LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

16 Mai 1903. — N° 244.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

LA 13e COURSE BORDEAUX-PARIS. — AUCOUTURIER ARRIVE PREMIER A VILLE-D'AVRAY

La treizième course Bordeaux-Paris a été un long duel entre Aucouturier et Trousselier, auquel, par intermittences, s'est mêlé Georget. Ce n'est qu'à Dourdan que le vainqueur de Paris-Roubaix est parvenu à se débarrasser de son rival pour arriver au contrôle final de Ville-d'Avray, avec 8 minutes d'avance.

(Voir l'article p. 316 et suiv.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs que nous venons de nous assurer la collaboration de

M. Ernest Mousset

ERNEST MOUSSET *est trop connu de tous ceux qui, depuis vingt ans, ont suivi l'histoire de la vélocipédie pour que nous ayons à le présenter ici.*

Sa compétence indiscutable le désignait pour traiter à la Vie au Grand Air *les questions cyclistes, et nos lecteurs trouveront toutes les semaines sa signature, à partir du prochain numero.*

ERNEST MOUSSET *vient s'ajouter à la série des collaborateurs de la* Vie au Grand Air *groupés sous la direction de notre rédacteur en chef* **Marcel Viollette** *et qui comprend :*

MM. **Georges Prade**	AUTOMOBILE.
Ernest Mousset	CYCLISME.
Franc Picard	HIPPISME.
François Peyrey	AÉROSTATION.
Paul Mégnin	ELEVAGE.
F. Fos	SPORTS ATHLÉTIQUES.
Fioravanti	LUTTE ET BOXE.
Louis Perrée.	ESCRIME.
André Foucault	FOOTBALL.
Edmond Magnez	AVIRON.
Henri Philippe	YACHTING.
Georges Moebs	NATATION.
Paul de Bart	CHASSE ET PÊCHE.
Paul Manoury	TIR.
Ch.-A. Voigt	LAWN-TENNIS.
Lucien Tignol	ALPINISME.
J. de Fourvières	PELOTE BASQUE.
Count Reddeer	BILLARD.

Georges Berg, Carlo Bourlet, Victor Breyer, André Chaignon, Paul Champ, Edmond Char, Emile Chêne, Miriam Coats, Robert Coquelle, Henri Coupin, Paul Diffloth, Dr Helme, H. Kapferer, G. de Lafreté, Abel Léveillé, Marcel L'Heureux, Berthe de Nyse, Maurice Ravidat, Paul Sarrey, Ch. Tampier, H. de Vèze, Voulquin, etc. etc.

Quel magazine sportif pourrait offrir à ses lecteurs une telle pléiade d'écrivains compétents et goûtés du public ?...

CONCOURS N° 1

(Paris-Madrid)

Huit jours seulement nous séparent de la clôture de notre Concours N° 1, dont la clôture est, en effet, fixée au **23 Mai.**

Toutefois, les réponses portant la date de la poste du 23 mai seront admises à concourir.

Pour ce Concours, les concurrents auront à répondre aux deux questions suivantes :

1° ***Quels seront, dans l'ordre d'arrivée, les trois premiers concurrents de la Course d'Automobiles Paris-Madrid*** (classement général officiel) **?**

2° ***Quel sera le temps total de l'épreuve, neutralisations déduites*** (temps déclaré officiel par l'Automobile-Club de France) **?**

Le gagnant sera celui dont la réponse à la 1re question se rapprochera le plus du classement officiel.

En cas d'égalité entre deux concurrents, le classement se fera par les réponses à la seconde question.

C'est pourquoi, il sera utile de donner les temps en minutes, secondes et cinquièmes de seconde, afin d'éviter les dead-heat.

On trouvera dans l'*Auto*, dans le courant de la semaine prochaine, le nom des engagés et les renseignements permettant d'établir des pronostics.

Ceux de nos lecteurs qui ne trouveraient pas l'*Auto* dans leur ville pourraient le demander à l'Administration de ce journal, 10, Faubourg Montmartre.

Rappelons que pour prendre part à ce concours les abonnés devront joindre à leur solution la bande d'abonnement ; les acheteurs au numéro devront joindre à chaque solution **trois bons détachés de trois numéros de dates différentes** *de la* Vie au Grand Air. *Bien spécifier, sur l'enveloppe contenant le concours et les 3 bons, le numéro du concours auquel l'abonné ou le lecteur prend part.*

Bien conserver le numéro de la Vie au Grand Air *d'aujourd'hui et ne pas oublier d'acheter et de conserver les sept numéros suivants, ainsi que les cinq précédents, dans le cas où on ne les aurait pas déjà, afin de ne pas manquer de « bons » au moment de l'envoi de chacun des quatre concours.*

(Le bon se trouve à la page III de la couverture.)

LES EDITEURS.

La Grande Semaine d'Épée au Palais-Royal. Le Championnat des officiers de France par équipes.
Aspect d'une piste pendant la délibération du jury.

Le fixage d'une pointe d'arrêt.

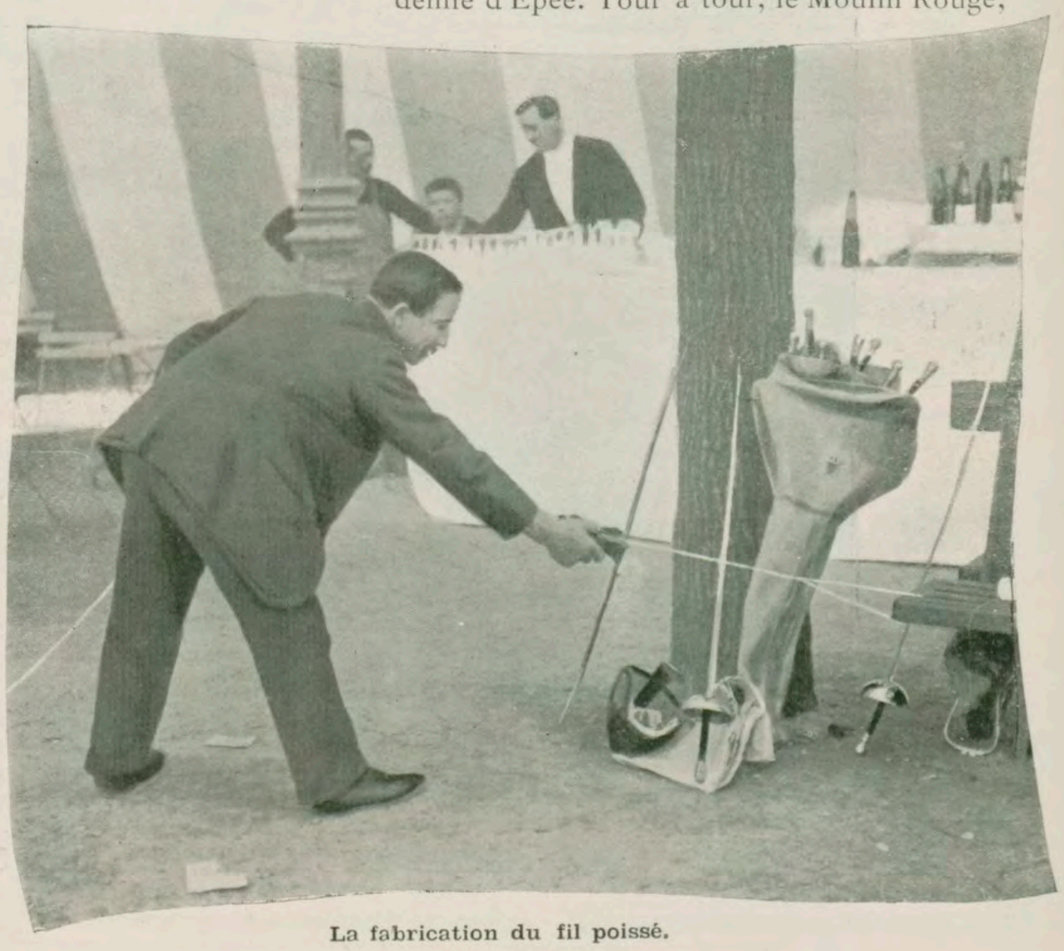
La Grande Semaine d'Épée

De même que nous avions, depuis quelque quarante ans, la grande semaine hippique, de même, nous avons maintenant, et pour la première fois, cette année, la grande semaine d'épée, qui, pendant huit jours pleins, a tenu le monde des armes en émoi et est parvenue à intéresser l'autre.

✣ ✣ ✣

IL n'est pas inutile de rappeler rapidement ici les origines des concours d'épée : jusqu'en 1896, l'épée n'avait pas droit de cité ; on ne l'employait que dans les duels et personne ne l'enseignait, personne ne la travaillait spécialement. C'est au *Figaro* que revient l'honneur d'avoir organisé le premier concours d'épée. Après lui, le *Journal des Sports* eut le sien, puis vint le tour du Concours International de 1900, et ensuite celui de l'Académie d'Épée. Tour à tour, le Moulin Rouge, le Jardin de Paris, l'Alcazar d'Été, les serres du Cours-la-Reine, la terrasse des Tuileries, virent se disputer les poules de ces différents tournois. Cette année, c'est dans les jardins du Palais-Royal, si délaissé, qu'ont été installées les pistes, et, il est juste de le reconnaître, jamais organisation de tournoi ne fut si parfaite, si pratique.

Les raisons en sont les suivantes : d'abord, c'est notre grande fédération sportive l'U. S. F. S. A. qui a pris en mains cette organisation, et elle est habituée à organiser les fêtes sportives ; ensuite — et c'est là une raison primordiale — l'argent ne lui a pas manqué, grâce à la générosité des fondateurs et donateurs du Championnat d'Épée des officiers et de la Coupe d'Epée internationale.



La fabrication du fil poissé.

A l'idée de la Coupe internationale vint bientôt s'ajouter celle d'un championnat d'épée des officiers de France, qui se divisa aussitôt en championnat par équipes de régiments et en championnat individuel.

Dès les premiers pourparlers, il fut décidé que l'Union des Sociétés françaises de Sports Athlétiques serait chargée de l'organisation et c'était déjà un grand pas de fait vers cette fédération des salles d'armes poursuivie et cherchée depuis cinq ou six ans déjà par ceux qui, dans un organe sportif, furent chargés de tenir la rubrique escrime. Tous les remerciements doivent aller à M.G. Breittmayer auquel revient l'idée première de ces fêtes.

M. Holzschuch M. Hugnet

Les demi-finales du Championnat amateur.

A gauche, le tableau sur lequel sont inscrites les touches.

Les demi-finales du Championnat individuel des officiers.

Les demi-finales du Championnat des officiers par équipes.

Les dons affluèrent vite aux organisateurs et la liste des prix offerts pour les différentes épreuves de la Grande Semaine d'Epée est bien trop longue pour être donnée ici. Qu'il nous suffise de dire qu'ils sont magnifiques.

Nous allons à présent examiner séparément chacune des épreuves.

Le *Championnat des officiers de France* est placé sous le haut patronage de M. le Président de la République.

Le Comité d'honneur, présidé par M. Paul Escudier, président de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques, comprend: MM. le général Brugère, vice-président du Conseil supérieur de la Guerre; le général Faure-Biguet, gouverneur militaire de Paris; le général Dodds, commandant le corps d'armée des troupes coloniales; le général Peigné, commandant le 9e corps; le général de Lacroix, commandant l'Ecole de guerre; le général Villien, commandant l'Ecole Polytechnique; le général Tetard, commandant l'Ecole de Fontainebleau; le général Marcot, commandant l'Ecole de Saint-Cyr; le général Dubois, commandant l'Ecole de Saumur.

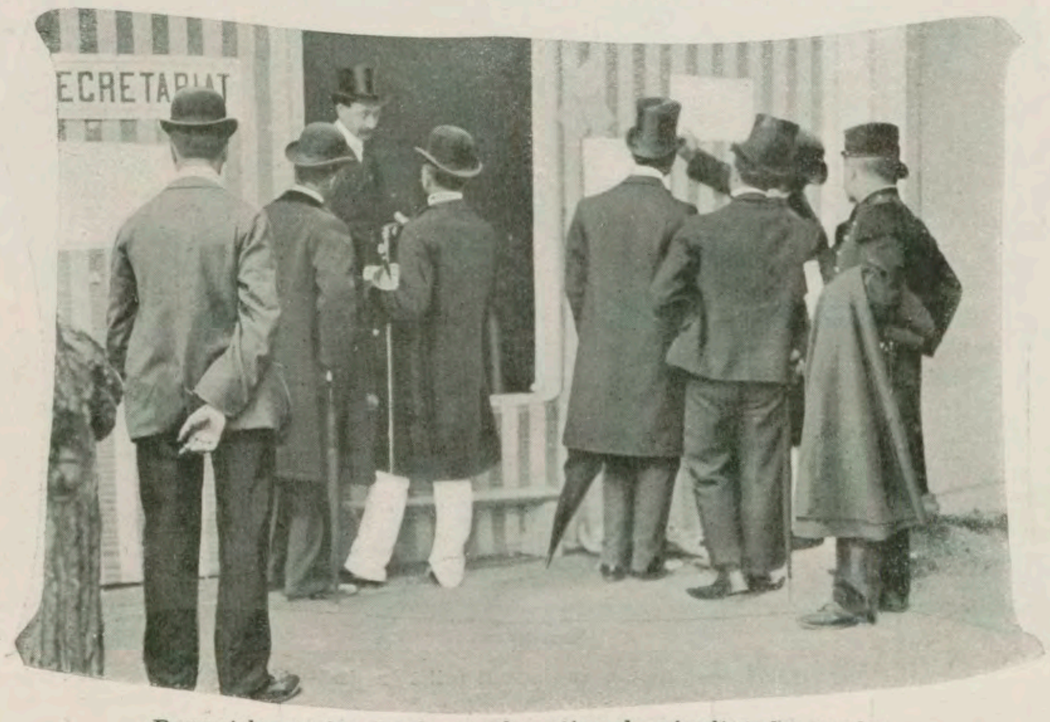
Il est juste de nommer aussi les membres de la Commission d'Epée de l'U. S. F. S. A. chargée de l'organisation qui, après avoir été à la peine, doivent être à l'honneur : MM. H. G. Berger, G. Breittmayer, René Lacroix, notre nouveau confrère des *Armes et les Sports*, Jacques Liouville, Pierre Rosembaum, Pierre Roy, Jean Stern.

Soixante-cinq équipes ont été formées qui se décomposent comme suit :

Ecole supérieure de guerre (2 équipes), Ecole de Saint-Cyr, Ecole de Saumur, Etat-major du gouvernement militaire de Paris (1 lieutenant-colonel, 2 capitaines), garde républicaine, sapeurs-pompiers de Paris, 30 régiments d'infanterie, 1 régiment de cuirassiers, 11 régiments de dragons, 6 régiments de chasseurs à cheval, 5 régiments de hussards, 3 régiments d'artillerie, 1 régiment du génie, Ecole de gymnastique de la marine.

Chacune de ces équipes se compose de 3 tireurs et de suppléants. On a formé des groupes de 8 équipes, et dans chaque groupe des poules qui comprennent un et un seul tireur de chaque équipe. On totalisait les touches de chaque équipe; on conservait les quatre premières équipes de chaque groupe pour les épreuves du degré suivant et ainsi de suite.

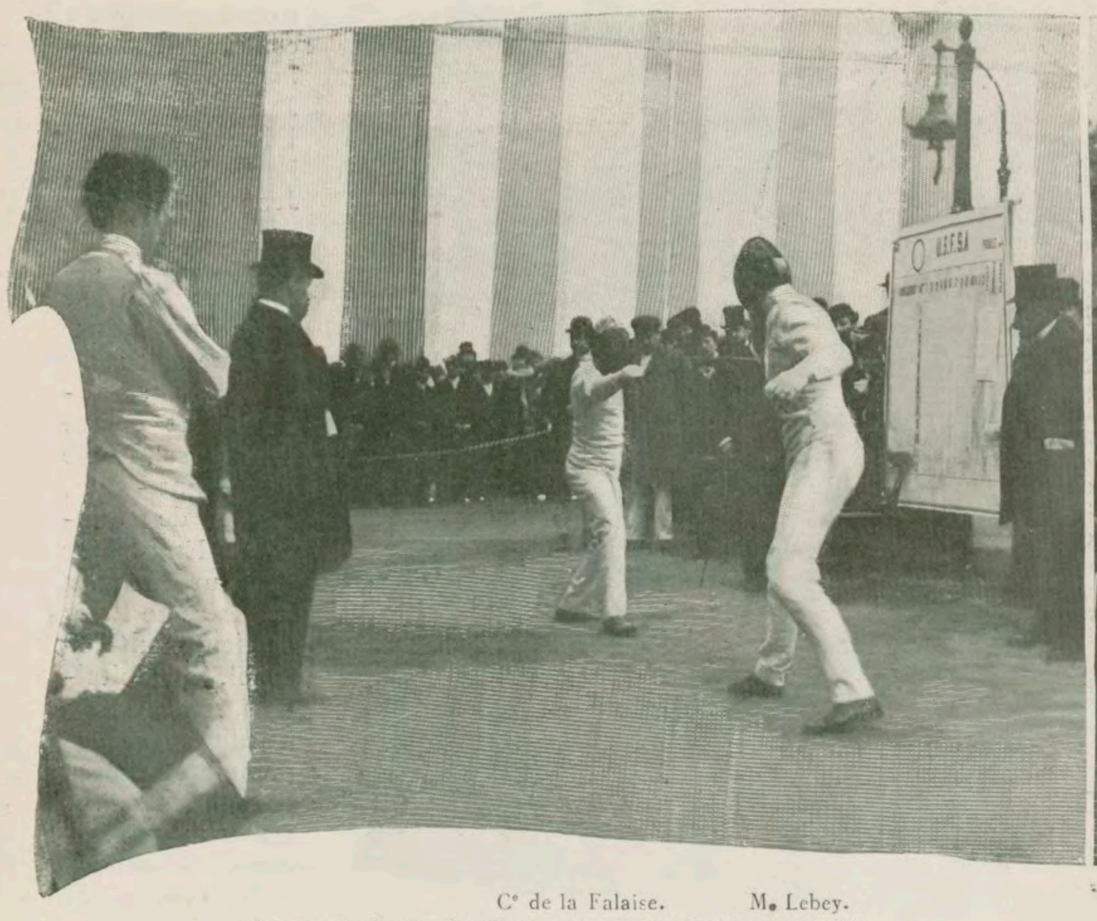
Le *Championnat d'Epée des officiers de France* a réuni 65 engagements, tant tireurs faisant déjà partie des équipes engagées dans le Championnat d'Epée des officiers qu'autres officiers.



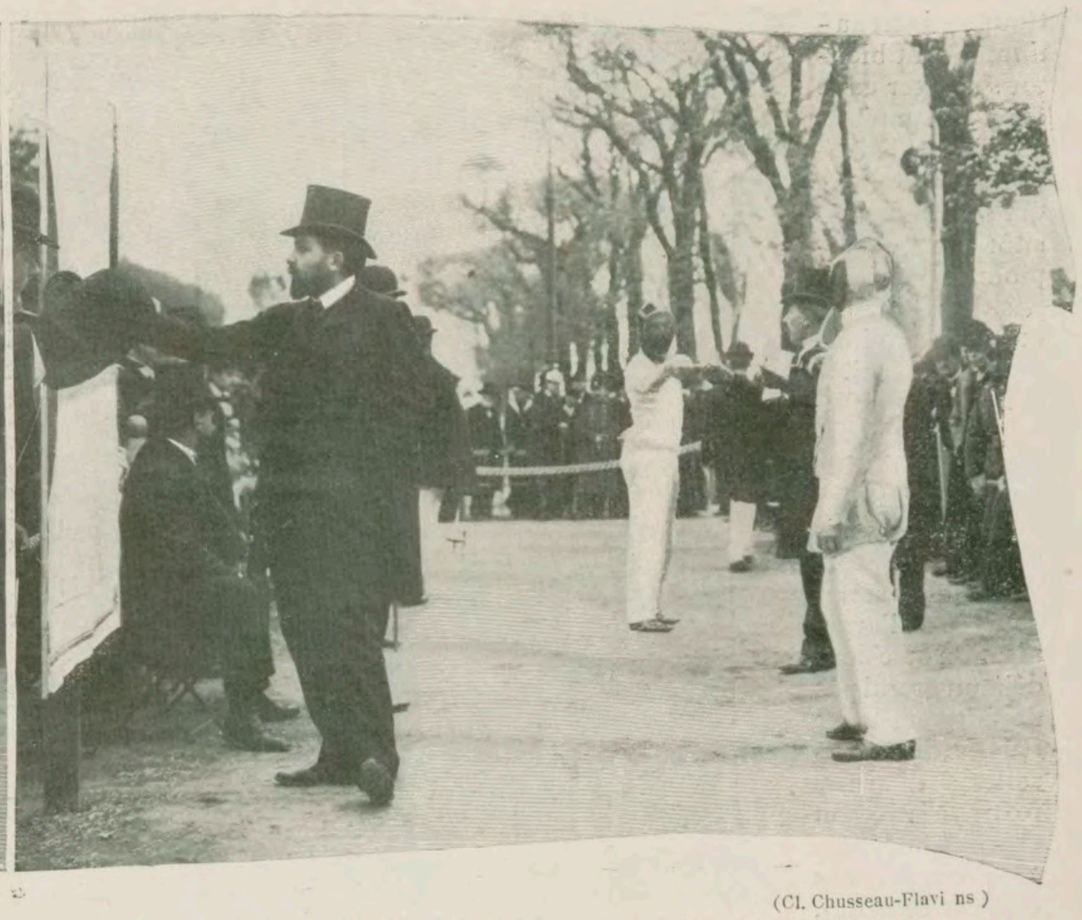
Devant le secrétariat, la proclamation du résultat des poules.

Le *Championnat individuel d'Epée* comportait trois parties : 1° les championnats régionaux qui furent disputés précédemment et qui fournirent comme gagnants : MM. Aubert (centre Ouest), Paul Lefèvre (Nord), Ranson (Picardie); 2° le championnat de la région de Paris où 87 tireurs étaient engagés et enfin 3° la poule finale composée des gagnants des championnats régionaux et du gagnant du championnat de la région de Paris.

Pour la *Coupe d'Epée Internationale* le Comité d'honneur se composait de M. Paul Escudier, président, et de MM. le comte de l'Angle Beaumanoir, vice-président de la Société d'Escrime à l'Epée de Paris; Ayat, président de l'Académie d'Epée de Paris; G. Berger, député; Bruneau de Laborie, président honoraire



C^e de la Falaise. M. Lebey.
La poule finale du Championnat individuel (civils).



(Cl. Chusseau-Flavi ns)
Une mise en garde, finale du Championnat individuel (officiers).

de la Société d'Entraînement à l'Escrime et au Pistolet; G. Bureau, président de cette même Société; marquis de Chasseloup-Laubat, vice-président de la Société d'Escrime à l'Epée de Paris; comte Clary, président du Pistolet; E. de la Croix, président de la Société d'Escrime à l'Epée de Paris; duc Fery d'Esclands, président d'honneur de l'Escrime française; H. de la Grange, vice-président de la Société d'Escrime à l'Epée de Paris; A. Guyon, président de la Société Le Sabre; H. de Villeneuve, président de la Société d'Encouragement de l'Escrime; Jean Stern, donateur de la Coupe.

Trois équipes étaient engagées dont voici la composition :

Equipe française : MM. D^r Aumont, H.-G. Berger, marquis de Chasseloup-Laubat, Jacques Holzchuch, V. Hugnet, Edmond Wallace.

Equipe belge : MM. Paul Anspach, baron de Broqueville, M. Custor, chevalier de Houtheim, D^r Edoin, J. Delaite.

Equipe anglaise : MM. Th.-A. Cook, W. H. Grenfell, R. Montgomerie, J. Jenkinson, champion de fleuret d'Angleterre, J. Norbury, Cecil Haig.

Le premier jour, l'équipe française a triomphé de l'équipe anglaise par 10 touches à 29; le second jour, l'équipe anglaise a triomphé de l'équipe belge par 16 touches à 23; le troisième jour, l'équipe française a triomphé de l'équipe belge par 16 touches à 23 également.

Mais passons aux résultats :

1° **Championnat militaire par équipes :** 1^er Le 4^e chasseurs (le capitaine de la Falaise, le lieutenant Agaisse, le lieutenant de Mas-Latrie) avec 8 touches; 2^e Le 5^e hussards (le lieutenant de Kérautem, le capitaine Fournet, le lieutenant Vergne) avec 9 touches; 3^e Le 19^e dragons (le capitaine d'Espenoux, le lieutenant du Tan, le lieutenant de Villèle) avec 10 touches; 4^e Le 26^e bataillon de chasseurs (les lieutenants Doumer, Pianet, Werdenschlag) avec 11 touches; 5^es *ex æquo* Le 68^e d'infanterie, l'Ecole de Saint-Cyr, le 14^e dragons; 8^e L'Ecole de Saumur.

C'est donc le 4^e chasseurs qui aura pendant un an la garde du challenge, *Les Sonneurs*, offert par M. Stern.

M. G. Breittmayer. M. Paul Escudier. (Cl. Cordonnier.)
Le créateur et l'organisateur de la Grande Semaine d'Épée.
MM. Paul Escudier, ancien président du Conseil municipal de Paris, et Georges Breittmayer.

2° **Championnat individuel amateurs :** 1^er Le capitaine de la Falaise (6 t.); 2^es Le marquis de Chasseloup-Laubat et Willy Sulzbacher (7 t.); 4^es De Romilly, Lacroix, lieutenant de Kérautem (9 t.); 7^es Holzchuch, Hugnet, Bideau (10 t.); 10^es Malapert, Babut (11 t.); 12^es Berger, capitaine Gay, D^r Guillemard, Lefèvre (12 t.); 16^es Stern, Peigné (13 t.); 18^es Lebey, Guibout (14 t.); 20^e Kœchlin (15 t.); 21^e De Villèle (16 t.); 22^e De Fleurieu (18 t.). Avaient abandonné : MM. Rabel, Binet-Walmer, capitaine Clerc, Aubert, Ranson, par suite de mauvaise humeur, d'injustices ou de blessures causées par les pointes d'arrêt.

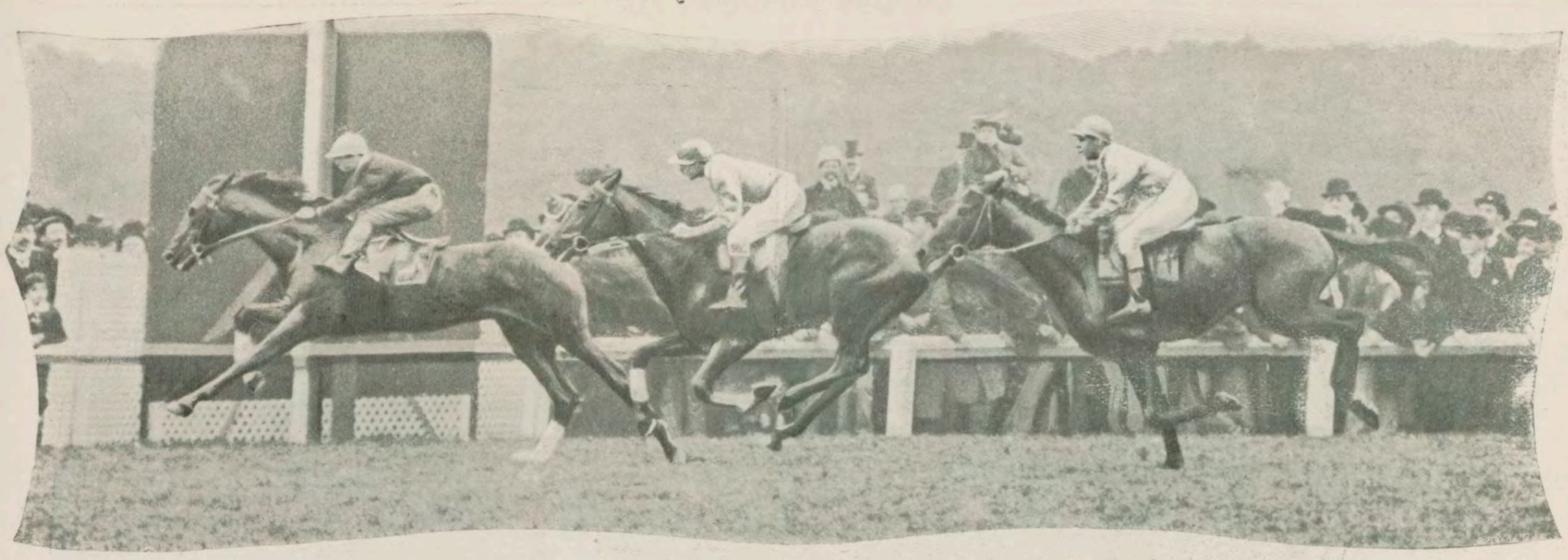
3° **Championnat militaire individuel :** 1^er Le lieutenant de Kérautem (5^e hussards) (3 t.); 2^es Capitaine Clerc (Saint-Cyr), lieutenant Wallace (6^e dragons), lieutenant Werdenschlag (26^e bataillon de chasseurs à pied), lieutenant de Saint-Germain (11^e chasseurs) (4 t.); 6^e Lieutenant de Mas-Latrie (4^e chasseurs) (5 t.); 7^e Lieutenant Servent (61^e d'infanterie) (6 t.); 8^es Lieutenant Grésy (68^e d'infanterie), lieutenant de Villèle (19^e dragons) (7 t.); 10^e Lieutenant de Maismont (68^e d'infanterie) (8 t.); 11^es Lieutenant de Ségonne (14^e dragons), lieutenant Agaisse (4^e chasseurs) (11 t.), ces deux derniers ayant déclaré forfait.

Les deux dernières journées furent très brillantes; une foule nombreuse remplissait l'immense tente; le concours de musiques militaires, la présence de hautes personnalités civiles et militaires ajoutaient à l'attrait des épreuves. L'escrime a conquis son droit de cité parmi les sports aimés du public et il est probable que, l'an prochain, le nombre des équipes militaires sera encore plus grand. Et, si les organisateurs trouvent alors des jurés compétents, en assez grand nombre et assez dévoués pour juger tout le temps, si l'on supprime les pointes d'arrêt — inutiles et dangereuses, les meilleurs de nos tireurs ayant été blessés assez sérieusement pour ne pouvoir continuer, demandez plutôt à H.-S. Berger — si M. Stern est encore là, si..., la Grande Semaine d'Epée 1904 sera un triomphe.

Louis Perrée.

Les vainqueurs du Championnat militaire individuel. (Cl. Chusseau-Flaviens)

C^e Clerc (S^t-Cyr) | L^t Werdenschlag (26^e bat. chasseurs) | L^t de Kérautem 1^er (5^e hussards) | L^t Wallace (6^e dragons) | L^t de S^t-Germain (11^e chasseurs)



(Cl. Cordonnier.)
Caïus, par Révérend et Choice; éleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, R. Denman; jockey, Thompson. | *Malgré Tout*, à M. Caillault; entraîneur, R. Carter Jor; jockey, J. Childs. | *Apanage*, à M. F. Gardner; entraîneur, Leigh; jockey, L. Robert.
Le Prix Daru, Poule des Produits. (30.000 fr., outre 4000 fr. à l'éleveur, 2100 mètres). — Arrivée.

LES COURSES

Du Prix Daru au Prix Lupin

La Société d'Encouragement vient d'avoir une semaine chargée : au lendemain de la « Journée du Roi » c'était le Prix Daru avec le Prix du Printemps; puis le Prix Reiset et le Prix du Prince de Galles, dont nos lecteurs trouveront le compte rendu dans une autre partie du journal, et dimanche, le Prix Lupin. Une journée d'obstacles à Enghien, avec le Steeple-chase annuel, a coupé cette semaine pendant laquelle les fervents du turf n'eurent pas une minute de repos.

✣✣✣

C'est sur la même distance — 2100 mètres — que se disputent le Prix Daru et le Prix Lupin. Les conditions de ces Poules de Produits avec les engagements faits longtemps à l'avance ont été rédigées par cet éleveur éminent qu'était M. Lupin; il avait la conviction partagée par beaucoup que le système de ces Poules devait être utile à l'amélioration de la race.

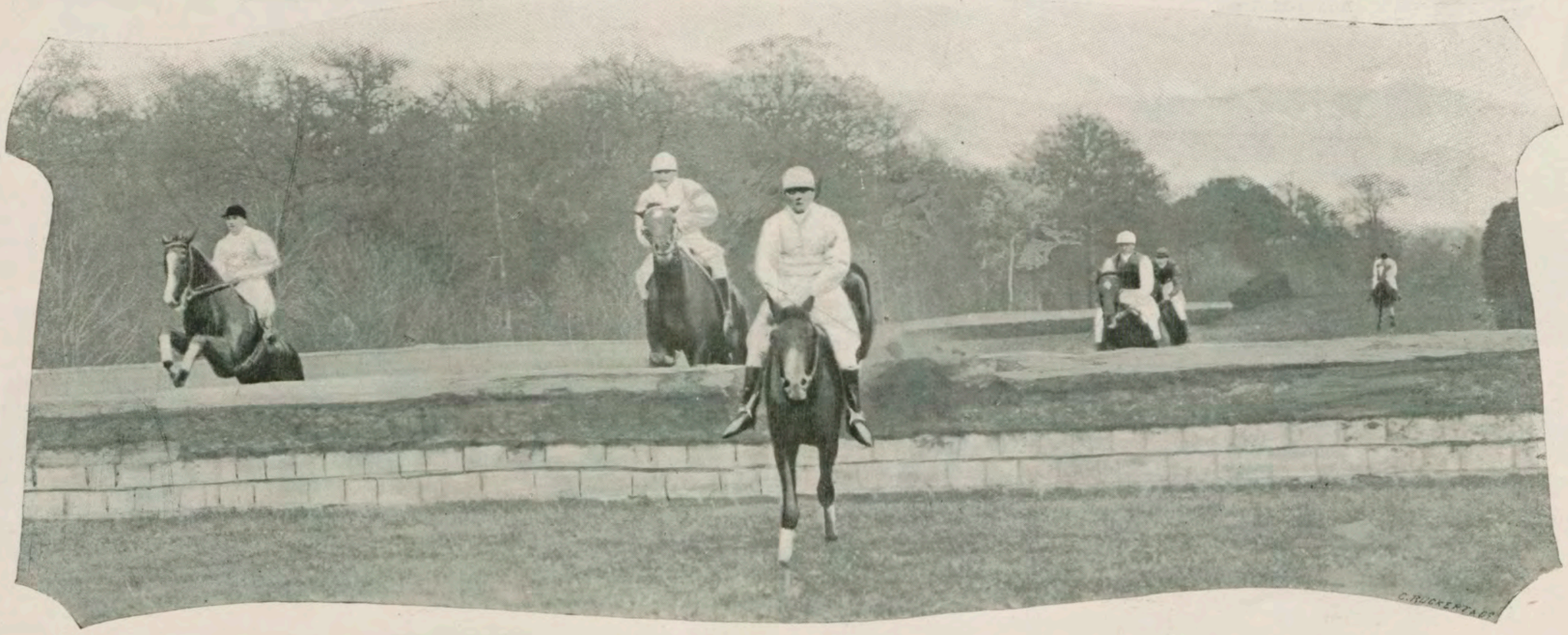
A Enghien s'est disputé, l'autre mardi, le « Steeple annuel », la dernière importante épreuve d'obstacles avant le Grand Prix d'Auteuil. Bien que le Père Simon rendit du poids à ses adversaires, il a gagné facilement, dans un style très plaisant, tenant la tête du départ à l'arrivée. Robo, qui s'améliore à chaque exhibition et qui est certainement le meilleur représentant de la sympathique écurie de M. Jean Stern, a tenté une pointe finale mais sans succès. Parmi les steeple-chasers de la seconde classe, Robo est un des meilleurs, sinon le meilleur.

La rentrée du vainqueur du Prix Lupin.
Caïus, par Révérend et Choice; éleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, Thompson.

Caïus a superbement réussi le double event: il a gagné aussi facilement le prix Lupin que le prix Daru; cependant, je crois que le sympathique éleveur du Jardy aurait préféré gagner cette épreuve avec Quo Vadis, qui serait ainsi devenu son champion pour le prix du Jockey-Club, dans lequel Caïus n'est pas engagé, car il comptait réserver Vinicius pour le Derby d'Epsom. Mais Quo Vadis n'a pu résister au rush final de la vaillante jument de M. Caillault : Chatte Blanche. Cette belle et nouvelle victoire de Caïus rehausse encore le mérite de l'admirable La Camargo, de M. Abeille.

Notons, dans la journée de dimanche, les victorieux débuts du jeune Georges Bartholomew, le fils de l'entraîneur, qui a fait triompher avec beaucoup de savoir Etna, au comte de Fels. Voilà un concurrent sérieux pour le petit Botten.

FRANC PICARD.



Le Père Simon, par Loutch et La Bocca; propriétaire, M. Bérard; éleveur, M. H. Rémy; entraîneur, J. Cole; jockey, Wright. Arrivé 1er. | *Jocelyn*, au vicomte de Fontarce; entraîneur, Baresse; jockey, F. Pratt.
Robo à M. Jean Stern; entraîneur, Ruddock; jockey, A. Johnson. Arrivé 2e. | *Touche à Tout*, à M. Ed. Archdéacon; entraîneur, Desbons; jockey, F. Hall. Arrivé 3e. | *Agathos*, à M. G. Dreyfus; entraîneur, Lawrence; jockey, H. Holt. | *Loufoque*, au baron de Waldner; entraîneur Cl. Duval; jockey, Ch. Bariller.
Le Steeple-chase annuel d'Enghien. (25.000 fr., en outre 1000 fr. à l'éleveur, 4500 mètres). — Le saut du mur en terre.

Le passage au Col de la Perche (1577 mètres d'altitude).

La Douane française à Bourg-Madame

L'Espagne en Automobile

On n'a pas oublié quel merveilleux voyage fut, l'an dernier l'excursion des Touristes Paris-Vienne, suivie de la caravane en Bosnie-Herzégovine. Pourrait-on, cette année, continuer Paris-Madrid par une excursion du même genre? Les routes espagnoles le permettraient-elles? Les photographies que nous donnons ci-contre et qui nous ont été aimablement confiées par un chauffeur belge, grand touriste devant l'Eternel, M. de Meester de Betzenbroeck, prouvent qu'elles sont loin d'être inaccessibles aux voitures modernes que les côtes n'effraient pas et qui ont fait preuve de résistance.

Le Col de Toros (1800 m.), route de Barcelone à Bourg-Madame.

Une des rares autos rencontrées en Espagne.

La traversée d'une rivière sur la route de Barcelone à Puycerda.

La route près de Jyona.

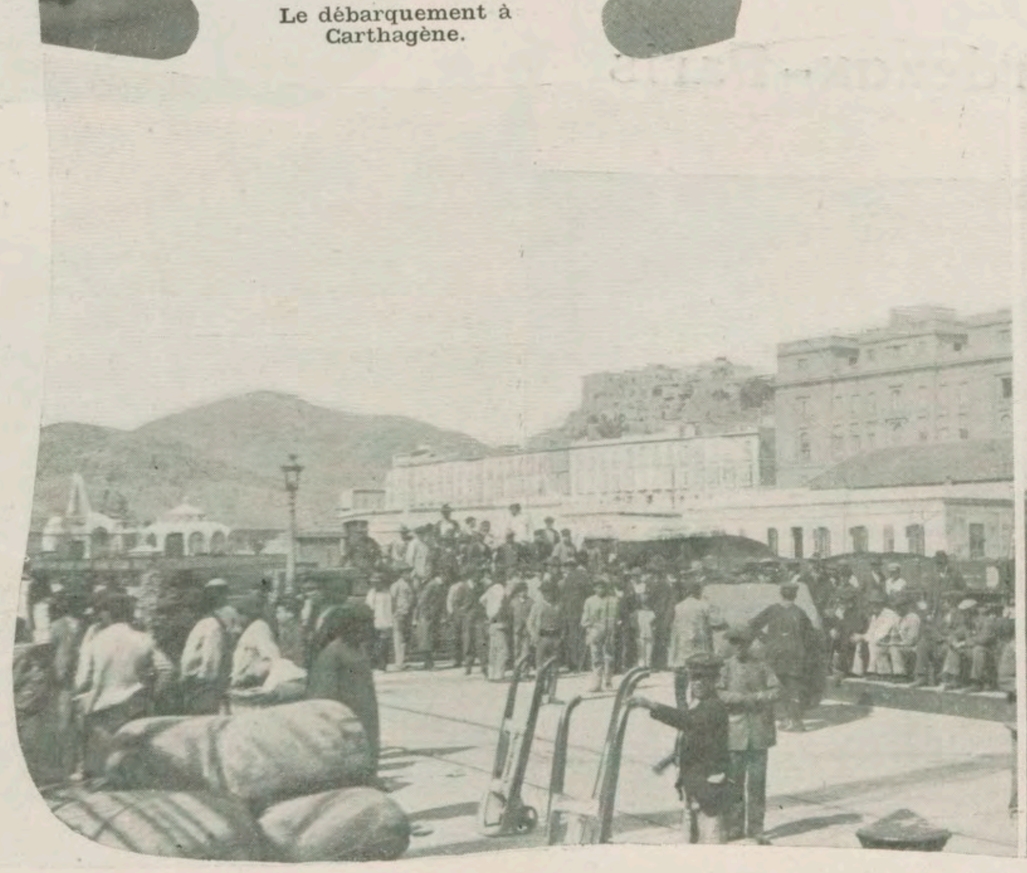
Au sommet du col entre Barcelone et Valence.

Casco, sur la route de Valence à Alicante.

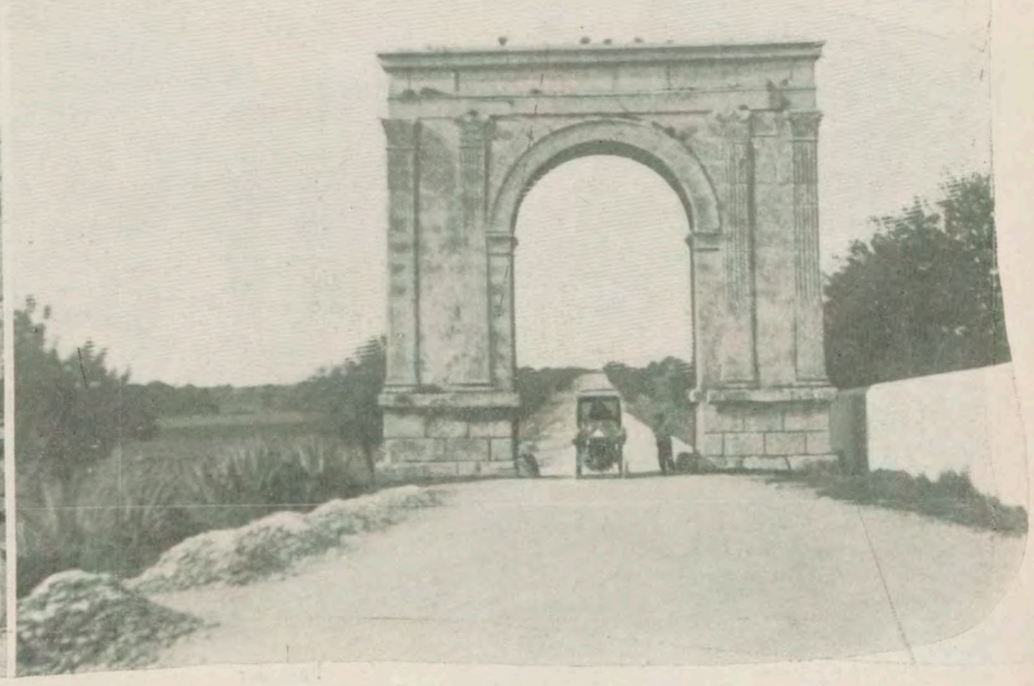
M. de Betzenbroeck, après un séjour de quatre mois en Algérie dont il avait parcouru en tous sens les trois départements, avait résolu de rejoindre la Belgique en traversant l'Espagne et la France. Embarqué à Oran, il débarquait à Carthagène et affrontait de suite les routes espagnoles. Mon Dieu, ce ne sont pas précisément des billards, et on n'y peut pas toujours mettre la quatrième vitesse, mais enfin, elles ne sont pas impossibles, puisque le chauffeur belge put les parcourir pendant 3 mois visitant Alicante, Jyona, Valence, Madrid, Barcelone et entrant en France par Bourg-Madame et le col de la Perche après s'être élevé plusieurs fois à 1.800 m. d'altitude.

Le débarquement à Carthagène.

L'auto gardée par les gendarmes dans les rues de Valence.



La foule regardant le débarquement de la voiture sur les quais de Carthagène.



Un arc romain entre Altafulla et Arlos.

Aucouturier
Aucouturier traverse en courant le passage à niveau de Libourne, sa machine à la main, tandis qu'on ferme la barrière derrière lui.

Trousselier signe troisième au contrôle de Châtellerault, 2 h. 22 du matin. (Cl. au magnésium.)

Gougoltz
En haut de la côte de Cenon.
Le peloton des coureurs vient de s'ébranler, au coup de pistolet de Maurice Martin, et s'élance sur la route classique, mené par Gougoltz.

Georget
Entre Blois et Amboise, Georget est en train d'avaler un morceau de poulet qu'un entraîneur lui a passé.

Fischer
Sur la route de Tours à Blois. Passage d'Aucouturier et Trousselier, dans un peloton mené par Fischer

Georget, troisième, remonte en machine à Orléans. On l'aide à remettre les pieds sur les pédales.

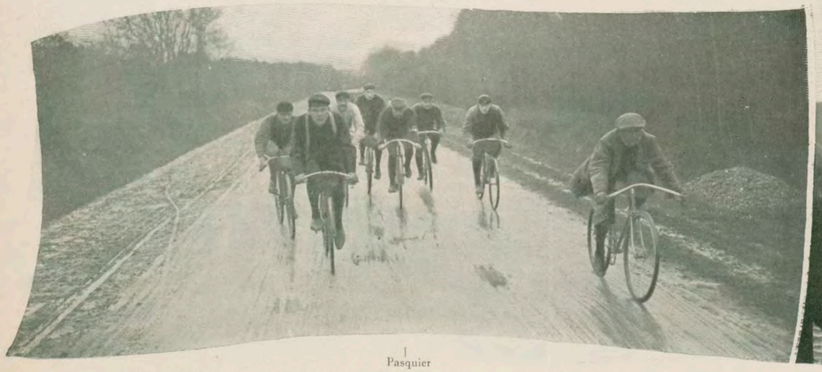
Entre Amboise et Tours, interview sur la route, entre Fischer et notre collaborateur.

Bordeaux-Paris

Fischer explique à un naturel du pays les inconvénients d'un pneumatique crevé.

13e Année

Au contrôle de Dourdan, Trousselier fait un débarbouillage sommaire.



Pasquier
Pasquier vient de quitter Orléans; avant 20 kilomètres, le peloton d'entraîneurs qui l'accompagne se réduira à deux.

Aucouturier Trousselier
Aucouturier et Trousselier traversent Beaugency ensemble. Depuis Blois, ils se relayent tour à tour pour mener le train.

Pasquier hésite sur la route à suivre, quelques kilomètres avant Angerville. Il descend de machine pour consulter les poteaux indicateurs.

Pasquier
Pasquier avant Angerville; à sa gauche, l'amateur Seigneur et le cycliste Fred. Pasquier, couvert de boue, roule péniblement à 20 à l'heure.

BORDEAUX-PARIS A BORD D'UNE PARIS-MADRID. — UNE INTERVIEW PHOTOGRAPHIQUE DE 500 KILOMÈTRES

Les Turcs à l'entraînement chez Piazza.
Néchad porte un tour de bras à Codja-Hassan.

Les concurrents du Championnat à l'entraînement.
Cotch Mehmet pris en ceinture à rebours par Paddoubny.

Chez Piazza pendant le travail des Turcs.
Néchad embarque Cotch Mehmet en ceinture à rebours.

LA LUTTE

LE CHAMPIONNAT DU MONDE
au Casino de Paris

Nous avons, dans notre dernier numéro, parlé des séances d'entrainement des poids légers et profité de ce que nous avions rencontré le Cosaque Paddoubny chez Pons, pour publier quelques brèves notes le concernant. Pénétrons, aujourd'hui, au gymnase Piazza, au douzième coup sonnant de midi, pour y voir les Turcs s'entrainer. Nous n'avons, jusqu'à présent, donné en ce qui les concerne que de minimes renseignements.

A présent qu'ils sont dans nos murs, ils appartiennent aux lecteurs de la Vie au Grand Air.

✣ ✣ ✣

Depuis l'exhibition en France de Yousouf, de Nouroullah, de Kara-Osman, de Court-Dereli, le lutteur turc a toujours été considéré comme l'épouvantail. Les Français — Laurent le Beaucairois, en particulier — ne le portent pas dans leur cœur.

A vrai dire, à l'exception de Kara Ahmed, qui, lui, était réellement un homme de premier ordre, aucun des Turcs qui vinrent en France, pour y disputer un championnat du monde, ne fut de la classe des Yousouf et des Court-Dereli.

Cette année, les choses pourraient bien changer et sur les trois compétiteurs que nous envoie la Turquie, l'un d'eux est très susceptible de renouveler l'exploit de Kara Ahmed.

C'est Codja-Hassan.

Qu'est-ce que Codja-Hassan ?

Inconnu, il y a six mois, Codja est célèbre depuis sa victoire dans le premier championnat de lutte gréco-romaine disputé à Constantinople, au théâtre Sawfet, en janvier dernier. Car les Turcs ont décidé qu'à dater de cette année, indépendamment du championnat de lutte disputé selon les règles de leur pays, un second championnat, en lutte gréco-romaine, serait ouvert aux seuls compétiteurs de nationalité turque.

C'est dans cette seconde épreuve qu'a triomphé Codja-Hassan après s'être classé second dans le championnat de lutte à la turque. Codja-Hassan a 30 ans. Sans mentir, vous lui donneriez plus de la cinquantaine. C'est inouï ce que cet homme est marqué. Sa figure est ravagée de rides, mais de rides qu'on devine creusées par la souffrance; ses cheveux sont complètement poivre et sel, — beaucoup plus sel que poivre ; — il a le regard d'une fixité étrange, à la fois dur et mélancolique. Toute sa physionomie d'ailleurs reflète une infinie tristesse ; elle est généralement impassible ; il sourit bien rarement et quand il s'y risque, quel sourire navré que le sien!

Il naquit à Choumlé, dans la Roumélie Orientale, et jusqu'en janvier dernier, il n'avait jamais lutté que dans ces petits championnats régionaux auxquels on ne prête aucune attention. Son père, d'ailleurs, ne le voyait pas d'un bon œil se livrer à cet exercice et c'est un peu contre la volonté paternelle qu'il s'engagea dans le dernier championnat de Turquie.

Nous l'avons vu s'entraîner chez Piazza avec ses compatriotes. Au point de vue athlétique, jamais nous n'avons vu une académie aussi décevante que la sienne. Tranchons le mot, il ne paye pas de mine. Comme chez la presque totalité de ses compatriotes, le muscle chez lui n'est pas apparent. Codja est grand, plutôt maigre et, vraiment, son académie est plus que quelconque au point de vue athlétique. Mais c'est là, quand il s'agit des Turcs, une considération d'ordre secondaire.

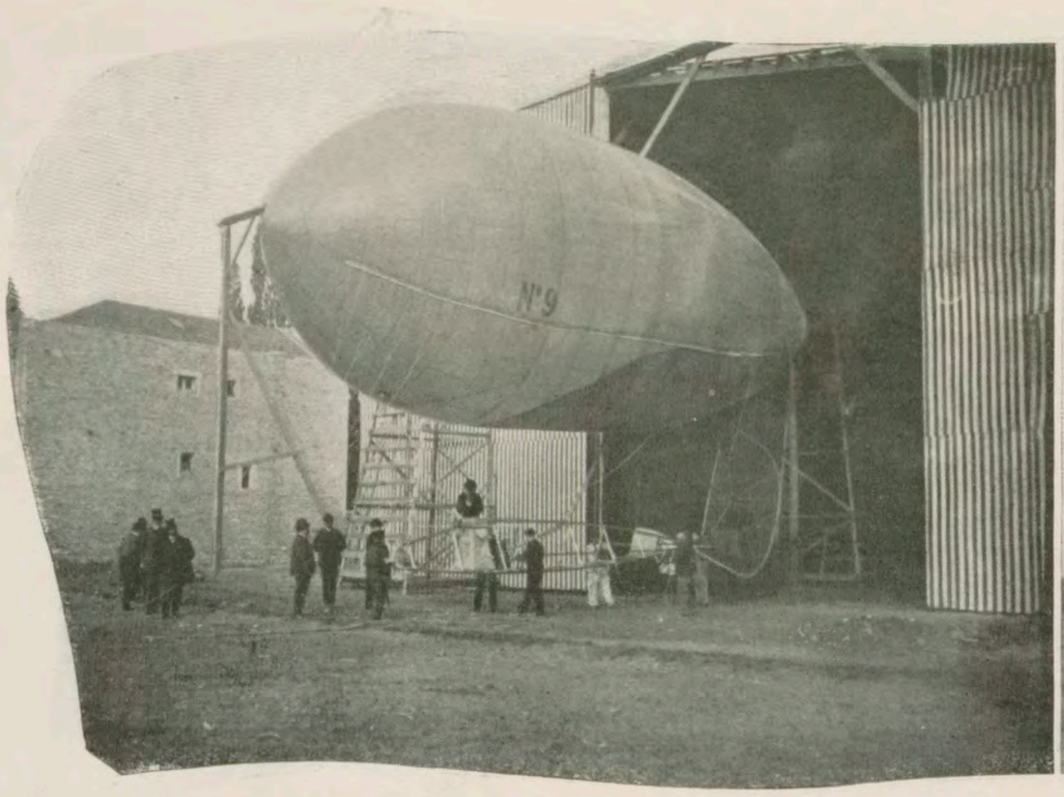
Codja-Hassan est musculairement très fort. Il nous paraît être un lutteur adroit, très calme, très froid. Pour porter sur lui un jugement plus approfondi, il faut l'avoir vu. Disons seulement que, malgré son échec de l'an dernier, il est un des compétiteurs les plus qualifiés du Championnat des poids légers.

Au fait, en quoi consiste exactement la lutte à la turque? C'est ce que nous dirons prochainement.

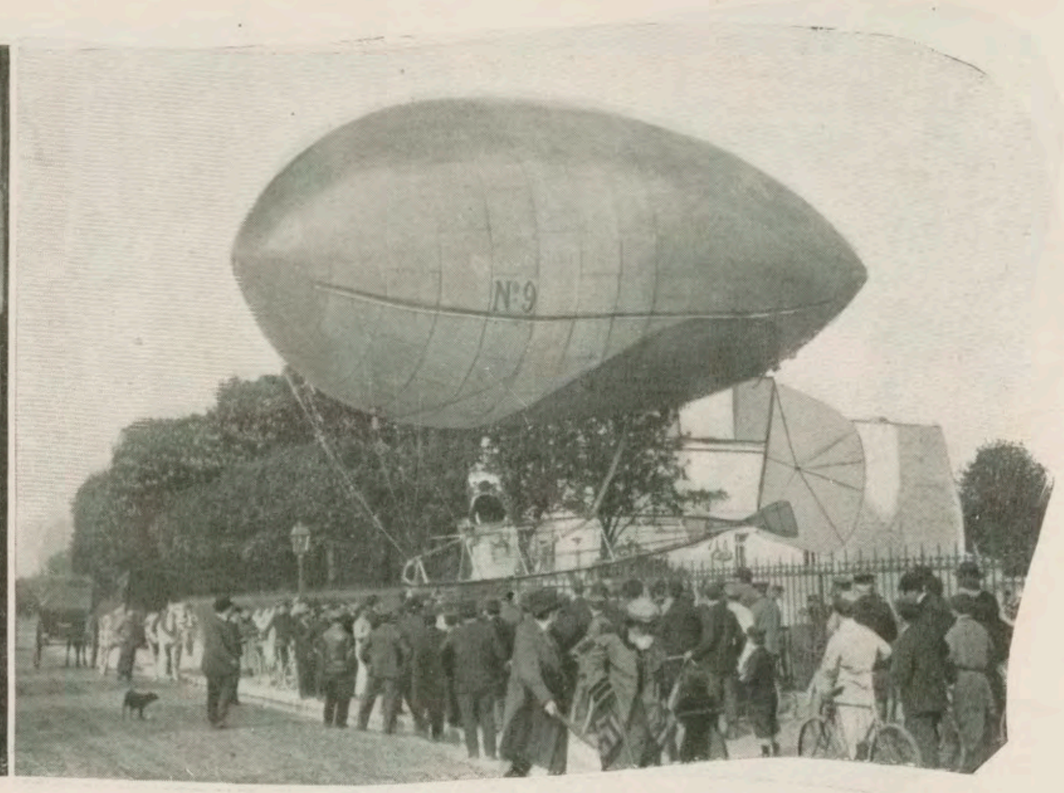
FIORAVANTI.

L'entraînement des Turcs pour le Championnat du Monde.
Codja-Hassan et le Cosaque Paddoubny se massent les poignets.

Sur la scène du Casino de Paris.
Le lot des concurrents du Championnat des poids légers..



La première ascension libre au-dessus du bois de Boulogne, du *Santos-Dumont IX*, muni du moteur Clément de 2 chevaux, le vendredi 8 mai.
La sortie du hangar.



La sortie du parc.

Les premiers essais du "Santos-Dumont IX"

Un armistice accordé par l'étrange printemps que nous subissons permettait à Santos-Dumont d'expérimenter, jeudi et vendredi, son neuvième et minuscule aéronat, devant un public énorme soulevé d'enthousiasme.

✣ ✣ ✣

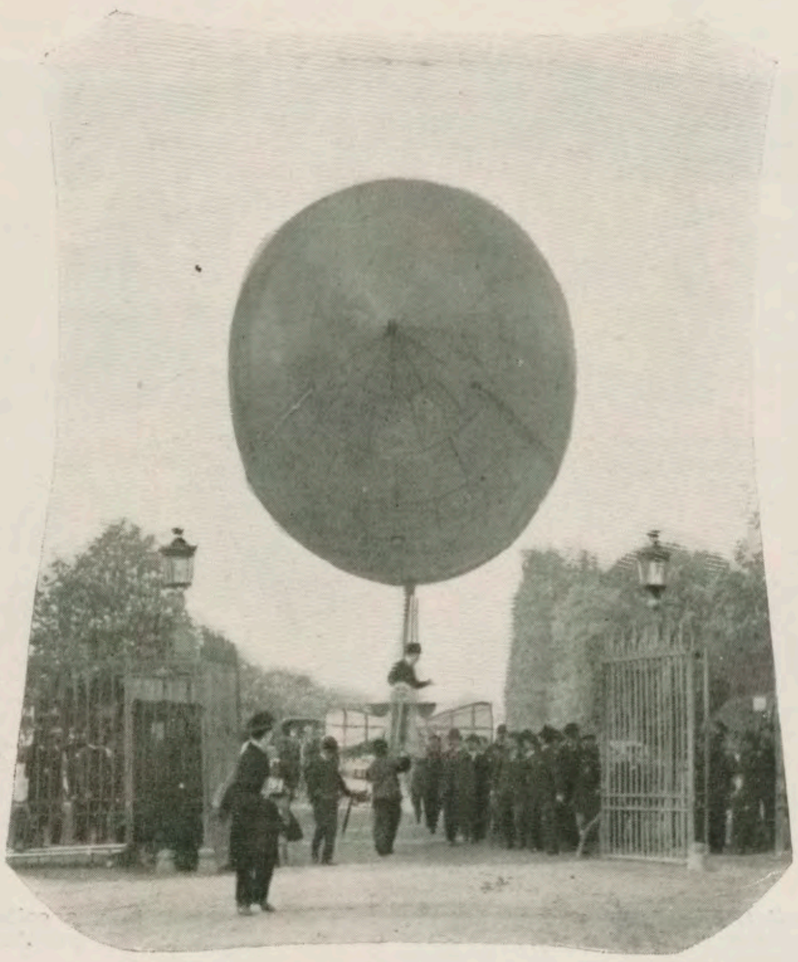
La première sortie s'est naturellement effectuée à la corde. Il est, en effet, indispensable au pilote qui pourrait, dans le cas contraire, être taxé de folie pure, de connaître son appareil auparavant de tenter une ascension libre. Cette sortie dura trente minutes.

Il ventait assez frais lorsque les portes du hangar glissèrent sur leurs galets, et quoique la brise, chargée d'aromates, chantât une chanson peut-être trop vive en séchant les dernières gouttes de pluie aux feuillages des jardins, Santos donna un ordre allègre et s'éleva dans les ronflements de son moteur. Et, tout de suite, ce petit ballon pisciforme, admirablement léger et élégant, qui semble un œuf allongé à l'une des extrémités, obéit à l'hélice, bondit en avant avec une énergie étonnante, si l'on songe à la faible puissance du moteur : trois chevaux. Puis il vira, revint au hangar, vira de nouveau, presque sur lui-même, remontant nettement le vent ou traçant, très souple, des bordées capricieuses, au gré de la barre.

Ces expériences furent reprises, le lendemain dans l'après-midi, sur le champ d'entraînement de Bagatelle où Santos stupéfia littéralement une assistance grossie de minute en minute par les automobiles, bicyclettes, voire les simples promeneurs abasourdis d'une telle aubaine. Puis, ce furent des cris, des applaudissements, des acclamations, cependant que le célèbre aéronaute traçait des figures géométriques dans l'espace, son appareil libre, filant sur le guide-rope. Ces nouveaux essais, commencés à 3 h. 50, se terminèrent à 5 heures, par un atterrissage sans nul incident à proximité du pont de Puteaux. La vitesse avait été estimée à 20 kilomètres à l'heure, résultat plus que satisfaisant pour un moteur-bijou.

C'est surtout ce moteur qui enchante Santos, et il est hors de doute que s'il avait eu à sa disposition, en 1901, un auxiliaire aussi docile, d'un fonctionnement aussi parfait, le prix Deutsch aurait été conquis lors de la tentative primordiale.

Néanmoins, celui qui en si peu de temps vint à bout d'une épreuve considérée comme imbattable a de nouveau recommencé la lutte et sera encore, pendant l'été et l'automne 1903, une cause d'étonnement et d'émoi pour ses contemporains.



Le passage à l'octroi.
Combien avez-vous à déclarer ? — 2 lit. 500.

Le *Santos-Dumont IX* n'est pas destiné à des épreuves de vitesse. C'est plutôt un simple ballon de promenade auquel vont succéder ces jours-ci les grands aéronats en construction : les numéros 7 (1.260 mètres cubes), 10 (2.010 mètres cubes), et peut-être même 11, ce dernier étant la copie exacte du n° 6, le vainqueur du prix Deutsch (622 mètres cubes).

Le *Santos-Dumont X* enlèvera — outre son pilote et un aéronaute en second — douze passagers ! Voici, en attendant l'heure du premier et sensationnel départ, les caractéristiques de l'appareil :

L'enveloppe, légèrement pisciforme, cube 2.010 mètres, ainsi que nous l'avons dit plus haut ; la longueur atteint 48 mètres, sur un diamètre, au maître-couple, de 8 m. 50.

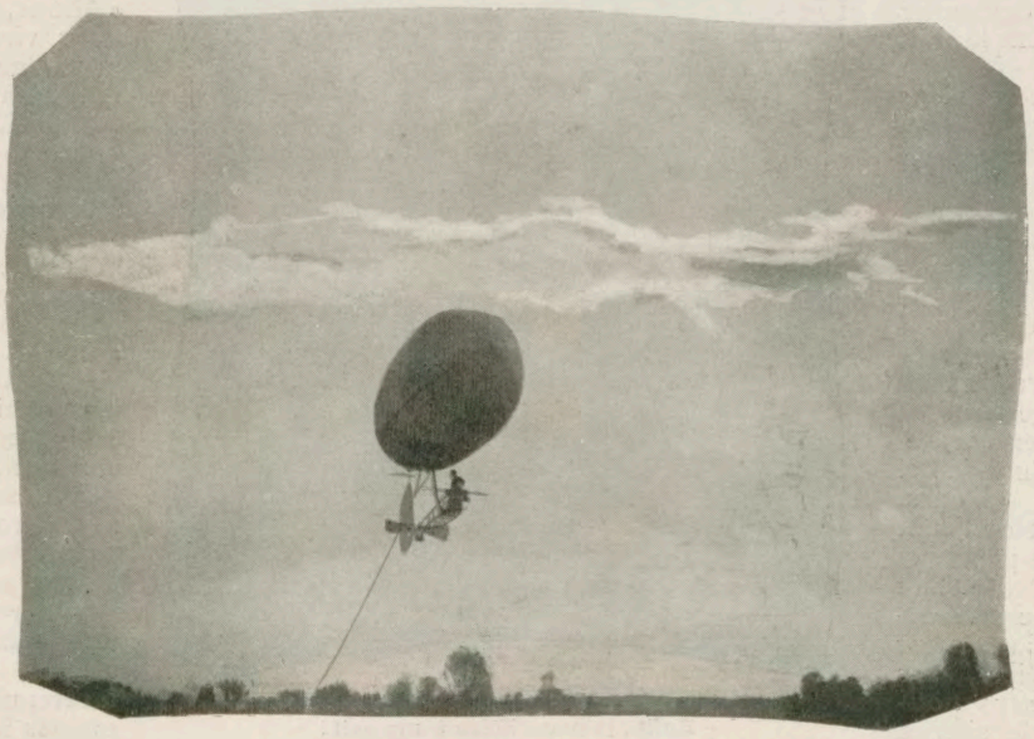
L'aéronat possède deux poutres armées superposées. Santos et la partie mécanique occuperont la première à laquelle seront suspendues, à dix ou douze mètres, trois grandes nacelles réservées aux passagers, et la quatrième nacelle, plus petite, de l'aéronaute en second. Cette disposition des deux poutres doit éviter tout mouvement de tangage. Les manœuvres de gonflement et de départ seront singulièrement facilitées par un système de poches en soie, emplies d'eau, accrochées aux poutres, se vidant et se remplissant à volonté au moyen d'une pompe foulante à air comprimé. Un moteur de vingt chevaux de puissance actionnera l'hélice propulsive de cinq mètres de diamètre.

Le rôle des passagers que le jeune Brésilien pilotera bientôt au-dessus de la houle verte du Bois de Boulogne et de la banlieue parisienne est déjà couvert de noms. Ce fait constitue la meilleure preuve de l'habileté et de l'extraordinaire sang-froid de Santos-Dumont.

Avant de signer ces quelques lignes, ce nous est un vif plaisir d'annoncer que le malentendu qui exista jadis entre Santos et l'Aéro-Club de France est heureusement, définitivement dissipé. Santos-Dumont, en décembre dernier, a été réélu par acclamations membre de la jeune et puissante Société d'encouragement à la locomotion aérienne — qu'il a contribué pour beaucoup à faire connaître de par le monde.

Le même jour, l'aéronat jaune Lebaudy s'essayait sur les grandes distances et effectuait le voyage de Moisons à Mantes et retour. Il réussissait admirablement, couvrant les 21 kil. en 1 h. 36, soit 13 kil. 125 à l'heure, qui ne bat pas le record de la vitesse de Santos dans le prix Deutsch (22 kil. 372), mais bat le record de la distance.

François Peyrey.



Le *Santos-Dumont IX* au-dessus de Bagatelle.

Le contrôle d'Orléans.
Georget vient de signer et repart, sous les yeux de la foule et... une pluie battante.

Le contrôle de Blois, quelques minutes avant l'arrivée des premiers.
La foule se masse autour d'un entraineur d'Aucouturier qui a devancé le peloton.

Bordeaux-Paris dans une Paris-Madrid

Nos lecteurs ont trouvé d'autre part un certain nombre des photographies que nos envoyés spéciaux ont été recueillir au cours du treizième Bordeaux-Paris. André Foucault, qui était parti accompagné de notre photographe Georges Delton « travailler » sur la route, résume ici pour nos lecteurs quelques notes de ce reportage, d'autant plus intéressant qu'il fut accompli dans la voiture Serpollet *que Le Blon pilotera dans Paris-Madrid et dont il tint lui-même le volant, samedi et dimanche derniers.*

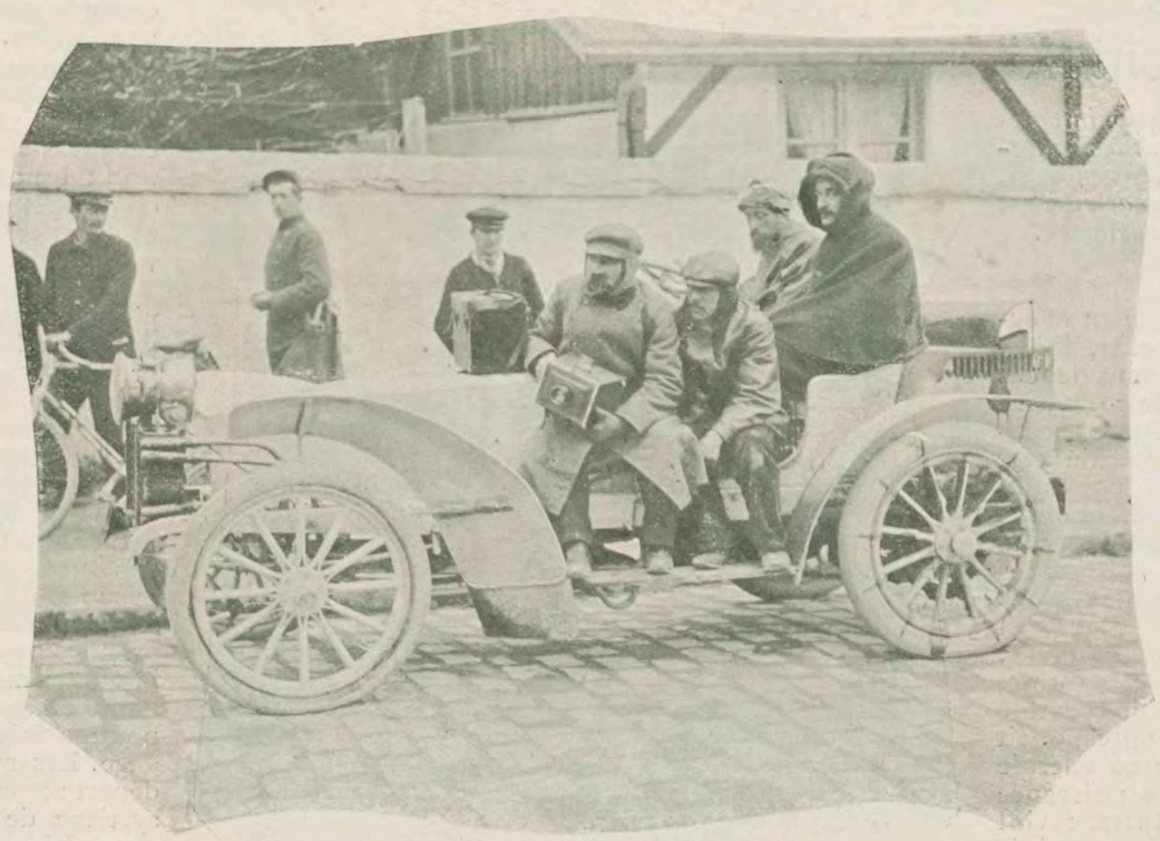
◆ ◆ ◆

Dimanche, 4 heures.

Nous descendons d'automobile! Depuis vingt heures, nous ne nous sommes permis que deux heures de repos. Partis hier soir de Paris à la nuit tombante pour rejoindre Bordeaux-Paris au petit jour, nous avons parcouru le trajet Paris-Tours-Paris, sans autre interruption d'auto qu'un bref dîner à Rambouillet hier soir, un court déjeuner à 9 heures du matin et des multiples sauts d'une minute hors de la voiture, pour croquer un instantané, glaner une interview express, demander un renseignement et repartir aussitôt dans la nuit ou le jour à toute allure.

Mes impressions se brouillent. Je me souviens d'un hôtel à Rambouillet, où l'on ignore, ou à peu près, l'*Auto* comme le *Vélo*, le *Vélo* comme l'*Auto*. Je me souviens d'un animal de paysan, qui doit encore se tordre à la pensée qu'aux environs de Chartres, il nous a insidieusement engrenés dans une route tournante, qui nous a fait revenir à notre point de départ (la borne Bayonne 720 kilomètres) après une perte sèche de 50 kilomètres. Je me souviens de la colère contenue de Le Blon, le plus calme et le plus prudent des chauffeurs et de la fuite fantastique dans la nuit d'une Serpollet de 60 chevaux, emportant deux reporters furieux d'un retard préjudiciable.

A Châteaudun, on nous annonce « Tours, 100 kilomètres ». Une paille! On refait de l'eau, on remplit les graisseurs, on vérifie le phare, et sous la pluie battante, la fuite, « adieu vat », l'un agrippé au capot du monstre blanc, le mécanicien cramponné au premier, les deux autres sur les sièges des conducteurs. La pluie gicle, sans arriver à transpercer nos manteaux, sans pouvoir faire déraper la voiture, et dans le silence de cette course rapide, seule, de temps en temps, la main gelée de Le Blon, tapant sur son suroit pour se réchauffer, nous rappelle que nous ne sommes pas conduits par un génie invisible, mais par un homme dont le talent nous préserve du choc fatal contre les peupliers de la grande route. Et ainsi, dans la nuit, où seuls, quelques rayons de lune apparaissent tamisés par la grisaillerie des nuages, dans l'épaisseur d'une nappe de rosée qui nous pénètre et nous aveugle nous passons sans crainte... nous savons que la voiture s'arrêtera mathématiquement à 10 mètres de la barrière fermée du passage à niveau. Appels de trompe... le garde-barrière ne se lève jamais ou si rarement... ou si lentement.



La voiture *Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*, sur laquelle nos collaborateurs André Foucault et Georges Delton ont suivi la course de bout en bout, menés par l'habile autant que prudent conducteur Le Blon.

Enfin, je peux boire à ma soif!
Cri de Trousselier après son arrivée à Ville-d'Avray

Que de temps perdu! Le jour s'est levé tout doucement, tandis que la rosée se dissipait. *Tours, 15 kilomètres!...* Sans bruit, sans heurt, on se sent entraîné sur une route plate, sans caniveaux ni pavés. La pluie s'est arrêtée. Le vent fouette et glace nos figures rougies; en onze minutes, nous balayons ces 15 derniers kilomètres et nous arrivons au contrôle... pour y voir déboucher Georget 3me. Trois exclamations partent : « Brute de croquant! qui nous a fait perdre deux heures dans la nuit! » Et tandis que le mécanicien conclut : « Allons, c'est pas encore ici qu'on boira le café! » nous virons de bord sans arrêter. Le jour est maintenant propice à la photographie. Pas une minute à perdre. La meilleure qualité du reporter est décidément d'avoir bon estomac...

En route sur les bords de la Loire, nous allons maintenant attaquer Bordeaux-Paris.

L'air est calme. La Loire coule tranquillement. Nous sommes à présent seuls sur la petite route qui borde le fleuve, au milieu de l'immense nappe de verdure de la vallée. A cette heure — il est 5 heures du matin — après la course agitée de la nuit, dans l'infinie tranquillité qui nous entoure, l'effort des hommes qui poussent sans relâche depuis Bordeaux, entourés d'un petit noyau de camarades, est senti plus profondément. Cinq minutes de vitesse, et nous sommes sur Georget, que nous croquons. Un quart d'heure, et nous rattrapons Aucouturier, puis Trousselier à 50 mètres en avant, que nous saluons tous deux d'un bonjour inattendu. Les appareils marchent, de profil, de face, de trois quarts. En avant, en arrière, l'auto voltige, attend, dépasse, sans arrêter une seconde. Tantôt il pleuvote, tantôt les nuages laissent filtrer quelques rayons de soleil.

Nous sommes arrêtés près d'un petit pont, où

nous trouvons Fischer, qui entraînait tout à l'heure Trousselier, en grande conversation avec un naturel du pays. Croquis. Interview de Fischer. « Eh bien, mon vieux, tu es vanné? — Ah! non, c'est pas ça, tu sais, seulement, tu comprends, tiens, touche mon pneumatique, il est crevé; alors tu sais, j'peux pas, tu comprends. — Parfaitement. — Seulement, tu sais, tu comprends. Moi je peux pas rester en arrière, comme ça à causer, il faut que je coure dessus. — Mais puisque ton pneumatique est crevé. — Ah! non. Ça n'est pas... » Et le grimpeur file.

Amboise. Arrivent ensemble Trousselier et Aucouturier. « Qui c'est qui prend la machine à Trousselier? — Tiens, toi...! — Non, mais penses-tu que j'vas soigner ton sale poulain, j'vas t'en flanquer des machines! — Bourrique! — Attends, j'te vas arranger. » A la signature, on se dispute, l'un des coureurs dégringole, on le huche sur sa machine. Il repart et rattrape, tandis qu'à Amboise les partisans des deux adversaires se crachent encore leur mépris réciproque. — Plus loin, je verrai Aucouturier et Trousselier s'entendre pour mener et se rafraîchir l'un après l'autre, en bons amis.

Nous filons à toute allure sur Blois, dépassant les entraîneurs neufs, qui attendent les concurrents. On crie : « Vive la *Vie au Grand Air!* » On nous demande des nouvelles, nous en semons à profusion. A Blois, nous en apprenons. Muller est trop en retard, pour que nous puissions l'attendre...

Il est sept heures du matin. Orléans, 59 kilomètres... Dieu! que notre dîner de Rambouillet est loin. Estomacs, rentrez dans nos talons, et en route pour Orléans.

Rien ne change. Pas d'incidents de course. Nous désespérons de cueillir quelque chose d'intéressant entre Blois et Orléans. En tête Aucouturier et Trousselier se tiennent. En passant à Beaugency, nous les photographions encore au tournant de la descente, au milieu d'un groupe de paysans. Partout d'ailleurs, à ce moment, l'assistance se fait très nombreuse à partir de cette heure. Officiers à cheval, piétons, motocycles, on commence à rencontrer un peu de tout. La maréchaussée de Beaugency est toute entière à ses fenêtres, lesquelles se ferment d'ailleurs miraculeusement quand un appareil photographique se montre. La maréchaussée a-t-elle peur, ou a-t-elle déjà appris qu'en pleine nuit, phare éteint, l'auto de la *Vie au Grand Air* a rencontré deux des siens que la stupéfaction du 80 à l'heure a seule empêchés de nous dresser procès-verbal... C'est à Beaugency aussi, que je note ce colloque entre Le Blon et un épicier, d'où il ressort clairement qu'on n'a pas regardé au pétrole pour satisfaire nos abonnés. « Voulez-vous nous donner un peu de pétrole? — Oui, combien? — Cent litres!... » Jamais épicier de Beaugency n'en vendit autant d'un seul coup.

A Orléans, nous arrivons devant le peloton porteurs de fraîches nouvelles. Arrêt, buffet. Nous prenons quelques instantanés du contrôle d'Orléans, très peuplé, et allons attendre Pasquier, le quatrième, à la sortie de la ville.

Aucouturier, gagnant de Paris-Bordeaux 1903, couvrant les 589 kil. en 20 h. 3 m. 50 s. 3/5, sur sa bicyclette *Crescent* munie de pneumatiques *Dunlop*.

Trousselier quitte le contrôle de Ville-d'Avray pour se rendre au vélodrome Buffalo.

Trousselier, arrivé 2e en 20 h. 11 m. 20 s. 2/5, sur sa bicyclette *Cleveland* munie de pneumatiques *Dunlop*.

Pasquier! Toutes les difficultés, tous les mécomptes auxquels doit s'attendre un coureur, au long d'une course de fond, semblent l'avoir assailli en même temps. Lâché par sa maison, privé du concours d'entraîneurs, formellement promis, Pasquier apparaît sur la route, complètement à bas, les yeux rouges, sanguinolents, les traits crispés, les mouvements pénibles.

Un à un, les six hommes qui l'accompagnaient semblent vouloir s'égrener, quelques kilomètres avant Autruy, deux seuls restent à ses côtés : Seigneur, l'habitué de nos cross, et Fred, le cycliste. Ce maigre peloton se hâte péniblement.

De brèves interviews obtenues successivement de Fred et de Seigneur, il ressort que Pasquier est à bout; ce qui s'aperçoit, du reste : les jambes sont faibles, l'allure très douce, de 18 à 20 à l'heure, pas plus. Pasquier boit des bouteilles d'eau, tandis que nous voletons en avant et en arrière de lui, lui criant de temps en temps un mot de courage ou d'espoir.

« Il ne lâchera pas, vient me dire Fred.

— Oui, mais il descendra.

— Hum!

— Si il est vanné! Avant 10 kilomètres, nous le photographierons pied à terre. » Et hypocritement, nous restons là tout autour, attendant le moment de la photographie! Nous l'avons eu, comme nos lecteurs peuvent le voir.

Et maintenant, adieu! Depuis quelque temps Le Blon s'énerve de cette vitesse ridicule, nos yeux clignotent, nous nous endormons, au doux bercement de la voiture, qui marche à petite allure depuis plus de 20 kilomètres. Quelle ténacité il a fallu pour retenir notre excellent conducteur, et lui persuader qu'il était utile d'attendre le moment de l'instantané, qui ne saurait tarder! Tout à l'heure encore, pour nous distraire, nous nous sommes avancés tout près, derrière le maigre peloton, et nous avons photographié les paquets de boue qui couvrent le dos de Pasquier et de ses entraîneurs.

Filons maintenant!

A Dourdan, Ville-d'Avray, Buffalo, d'autres collaborateurs de la *Vie au Grand Air* attendent les coureurs. Notre tâche est finie.

Delton rentre son appareil. Autour de nous, nous serrons une dernière fois nos manteaux lourds de pluie, et lentement, nous nous laissons aller au plaisir de sentir notre cerveau fatigué se vider peu à peu, n'ayant plus sa perpétuelle excitation du reportage. Une fois de plus, voici que nous sommes enlevés par une force qui nous entraîne sans secousse. C'est la fin de notre tournée. L'avons-nous réussie? C'est aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* d'en juger.

Un temps de 50 à l'heure et nous sommes à Paris — avec plaques et impressions, impressions trop brèves d'un beau voyage raconté trop vivement; mais la faim et la veille ont des limites.

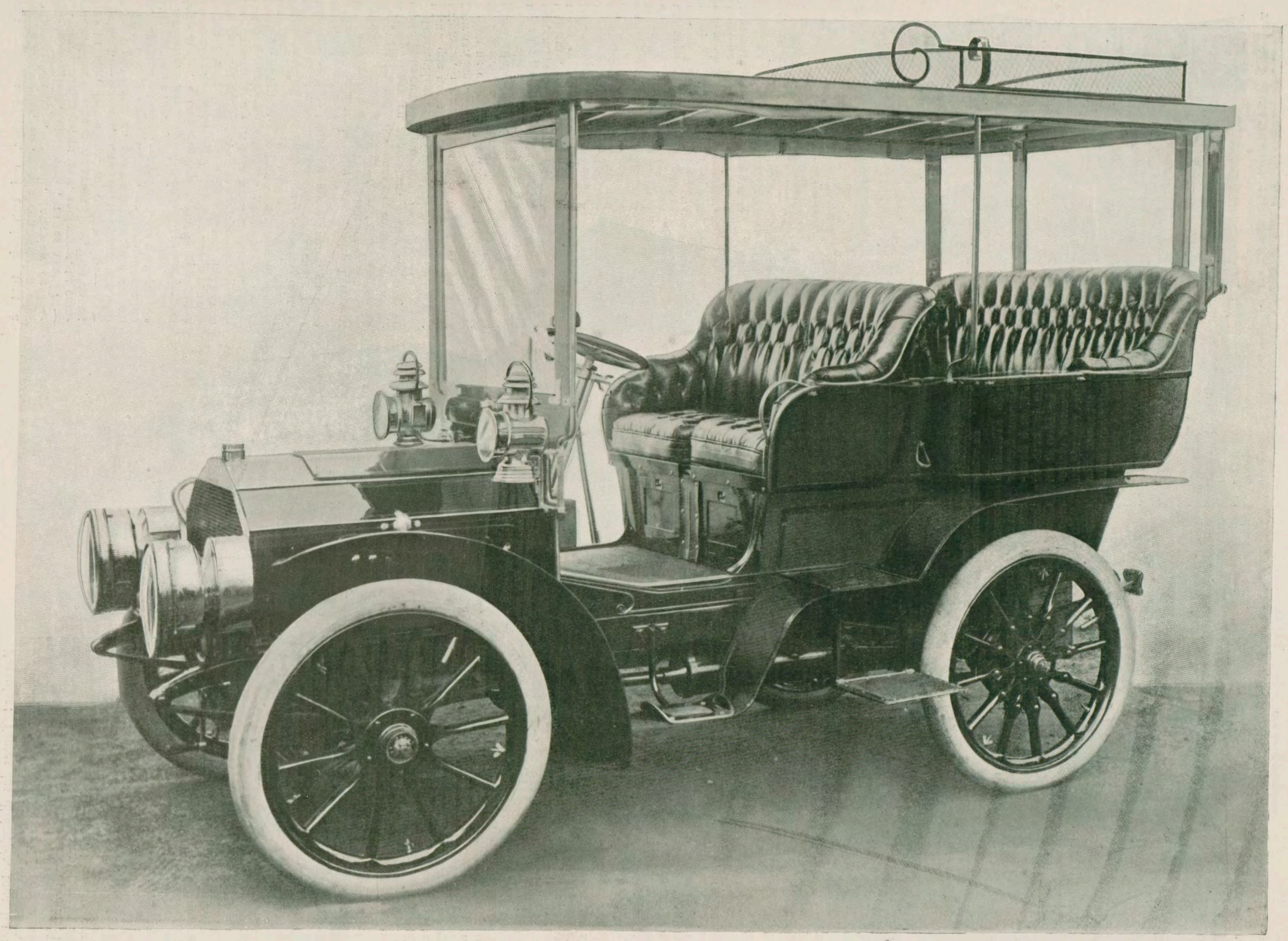
A l'heure où photographe, rédacteur et coureurs se réveilleront d'un sommeil longtemps différé, clichés et texte seront sous presse, et rouleront bientôt... à 1.500 exemplaires à l'heure.

André Foucault.

(Clichés J. Beau).

Georget, arrivé 3e en 20 h. 24 m. 8 s., après une chasse terrible dans la nuit à la poursuite des deux premiers.

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



LA VOITURE D'ÉDOUARD VII.

LE PHAÉTON *Darracq*, CARROSSERIE *Védrine*, MUNI DE PNEUMATIQUES *Michelin*, QUI A ÉTÉ LIVRÉ AU ROI ÉDOUARD VII, A SON PASSAGE A PARIS

BLOC-NOTES

HIPPISME

LE PRIX REISET ET LE PRIX DU PRINCE DE GALLES. — Les conditions du prix Reiset font que chaque année un bon nombre de concurrents se mettent en ligne. Sur les dix-sept inscrits, onze se sont présentés devant le starting-gate. Parce que l'écurie Ed. Blanc est en forme, parce que dans les grandes épreuves elle a mis en ligne des chevaux de premier ordre, on escomptait beaucoup, beaucoup trop à mon avis, la victoire de Théoclès qui venait de triompher à Bordeaux, cependant pas très facilement, et d'un lot assez modeste. Le fils de Le Pompon,

TORQUATO TASSO

par *Callistrate* et *Thétis*. Propriétaire, M. de Soukozanette; entraineur, Ch. Jones; jockey, Ransh. Vainqueur du Prix Reiset.

d'autre part, avait quatorze livres à rendre à ses adversaires sur un terrain auquel quelques rayons de soleil n'avaient rendu qu'une consistance très relative; sa tâche était donc particulièrement dure, et il n'a pu finir que troisième derrière Torquato Tasso et une pouliche inédite de Saint-Simon, Sainte-Adresse de l'écurie Rothschild qui pourrait bien être une concurrente très sérieuse pour le prix de Diane. C'est avec une réelle satisfaction que l'on vit triompher dans cette épreuve importante les sympathiques couleurs de M. J. de Soukozanette, qui ne brillèrent guère au début de la saison; M. de Soukozanette est un propriétaire des plus consciencieux, et qui ne s'est point découragé de ses premiers insuccès; s'occupant lui-même de l'entraînement de ses chevaux, il habite toute l'année Chantilly et, tous les matins, on peut le voir aux Aigles, sur la pelouse du Château ou la piste du Jockey-Club surveillant les galops de sa cavalerie, avec une compétence qu'on serait heureux de rencontrer chez tous ceux qui font courir. Le propriétaire de Torquato Tasso ne cachait nullement la chance de son cheval dans le prix Reiset; car il n'admettait pas pour exacte sa course dans le handicap de la « Journée du Roi ».

S. A. R.

par *Beaujolais* et *Shiner*. Propriétaire, M. Mérino; entraineur, W. Davis; jockey, Lucien Robert.

Le fils de Callistrate a brillamment triomphé après avoir mené pendant les 3.000 mètres, et dans la ligne droite il a su résister aux attaques successives de Carnavalet, de Menuet, de Théoclès et enfin de Sainte-Adresse. M. J. de Soukozanette avait du reste vu déjà en 1902 ses couleurs triompher dans cette même épreuve avec Keepsake, qui court en ce moment en Italie. Si le Prix du Prince de Galles a échappé à Olivarez, de l'écurie Schickler, c'est absolument de la faute du jockey O'Connor, qui n'est décidément pas le crack annoncé... à l'extérieur. Il a manqué de tête et de tact, et furieux de se voir battu par cette fine cravache française qu'est le jeune Lucien Robert, il a déposé une plainte — qui n'a du reste pas été admise — contre le vainqueur. Lucien Robert a su très habilement profiter des incidents de la course et du manque d'intelligence de O'Connor comme de Gomez qui montait Sillon. Si S. A. R. a triomphé c'est absolument grâce à lui; et les commissaires ne pouvaient que le féliciter de la manière dont il a monté le cheval de M. Mérino.

PAUL M.

BILLARD

Académie Palace

L'attention des fervents du billard a été, cette semaine, presque entièrement accaparée par les débuts de l'Académie Palace. Et ce qui intéressait beaucoup, c'était non seulement le fait d'un établissement nouveau qui a, on peut l'affirmer, réuni tous les suffrages, mais encore et surtout la reprise d'une partie déjà jouée à Paris en 1898, et abandonnée assez rapidement, la partie du cadre à un coup.

A la vérité, le succès n'a pas été le même pour cette partie que pour la salle de match dans laquelle elle était jouée. Les spectateurs s'accordaient généralement à trouver cette partie trop différente du cadre si savant et si complet que l'on est habitué à voir, trop dépourvue de combinaisons certaines, trop ouverte à l'adresse et à la réussite.

Heureusement, cette partie avait pour interprètes des maîtres comme Vignaux, Beau et Gibelin, dont le talent a fait passer un peu sur la faiblesse du cadre à un coup, mais on s'est aisément rendu compte que, jouée par des secondes forces, cette partie serait fastidieuse au plus haut point.

Ce sont, du reste, ces raisons qui l'ont fait abandonner il y a quelques années, après plusieurs mois d'essai pendant lesquels les professeurs se sont escrimés en vain et les spectateurs se sont ennuyés.

COUNT REDDEER.

FINANCE

Le point mort

Il serait superflu d'expliquer à nos lecteurs, qui le savent, ce qu'est, en mécanique, le point mort. Mais il peut être utile de leur faire connaître que c'est à ce point que se trouve, à l'heure présente, la Bourse.

Après une dégringolade sérieuse, on s'est arrêté. Repartir de l'avant, en suite immédiate d'un tel recul, est difficile; aussi se borne-t-on à prendre du souffle. C'est que nous venons de passer par une véritable crise dont les conséquences furent cruelles pour tous les portefeuilles. Rien de surprenant donc à ce que la clientèle, qu'il s'agisse de spéculateurs ou de capitalistes, se montre timorée, découragée, hésite à tenter de nouveaux efforts.

Période d'attente qui ne saurait se prolonger, d'ailleurs! Quand un marché regorge, comme le nôtre, de fonds disponibles, il n'est pas à craindre que dure longtemps son attitude de passivité absolue. Un jour ou l'autre, plus tôt ou plus tard, la confiance renaîtra, avec elle l'activité, et, comme conséquence forcée, la hausse des cours.

Pourvu que mes pronostics, plus agréables que ceux de M. Jules Capré, le célèbre météorologiste, soient aussi plus exacts!

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Vérifiez vos jantes.

Il arrive souvent que, par suite d'un choc, ou qu'après avoir roulé, dégonflé, les jantes subissent une certaine déformation qui rend leur arête coupante et fait qu'elle détériore rapidement les talons de l'enveloppe.

Il en est de même de l'encrassement que peuvent produire sur la jante le sable ou le gravier.

Il est donc indispensable, avant de monter un pneu, de vérifier l'état de la jante. Pour cela, on fait tourner la roue en suivant avec la main le rebord de la jante, l'extrémité des doigts introduite à la place destinée à recevoir le bourrelet. De la sorte, le moindre aplatissement ou la moindre bavure pouvant porter préjudice au bandage sont infailliblement découverts.

Après avoir découvert le mal, il faut y porter remède

S'il s'agit d'un aplatissement, il est assez difficile à un chauffeur de réparer convenablement lui-même, mais, en général le premier serrurier ou forgeron venu peut, à défaut d'un mécanicien, redresser très bien à l'aide de pinces l'accrochage de la jante détériorée. Le chauffeur a, d'ailleurs, toujours assez d'expérience pratique de ces sortes de choses pour diriger l'opération au mieux de ses intérêts.

S'il s'agit, au contraire, **de simples bavures,** un chauffeur peut très bien opérer lui-même. Suivant l'importance du mal on aura recours soit à une lime fine ou à une simple feuille de papier émeri.

Il ne faut pas perdre de vue que ces petites opérations ont pour conséquence de faire disparaître le vernis sur le point réparé: **il sera donc indispensable de repasser une et même plusieurs couches de vernis, car il ne faut pas oublier qu'une jante non vernie ou mal vernie ne tarde pas à se rouiller, et qu'une jante rouillée perdra autant de bandages qu'on pourra en monter dessus.**

L'examen fréquent de l'état de l'accrochage des jantes est une nécessité absolue et il faut que les chauffeurs sachent bien que mieux ils entretiendront leurs jantes et plus leurs bandages dureront.

Certains cyclistes se plaignent de ce que leurs jantes en aluminium se détériorent parfois assez rapidement, surtout au bord de la mer. Il est de fait que l'air salin paraît une influence fâcheuse sur ce métal dont les causes détérioration sont encore peu connues. **Nous conse donc aux cyclistes de vernir soigneusement jantes avec le vernis spécial laqué employé les canots de luxe.** Ce vernis a la propriété de p très efficacement l'aluminium contre les influence rieures. A ce titre, il se recommande aux chauffeur

MICHELIN ET

BIBLIOGRAP

DEUX NOUVEAUX CONFRÈRES. — Nous ap l'apparition de deux nouveaux confrères sportifs : la *Sportive* et les *Armes et les Sports*, auxquels adressons nos meilleurs vœux de prospérité.

CODE RURAL (texte et commentaire) et Droit us H. Watrin, docteur en droit, avoué honoraire, off l'Instruction publique, avec une préface de M. Ch. M premier président honoraire de la Cour de cassatio

C'est pour nous un plaisir et un devoir de recomm livre de M. Watrin à l'attention du public.

M. Watrin a le mérite, assez rare, d'avoir su écri seulement pour les juristes, mais aussi pour les hom moins versés dans la science du droit et d'avoir proc ouvrage de vulgarisation, ou suivant l'expression de L zeau, « une sorte d'encyclopédie de législation rurale droit usuel ».

Ouvrage honoré d'une souscription de M. le min l'Agriculture. Un fort volume in-8° de 1.050 pages.

Prix 12

LE MORVAN ET LA BOURGOGNE, par A. roncelli.

Ce nouveau guide routier, à l'usage des cyclistes et d mobilistes, s'ajoute à la collection des ouvrages si p déjà publiés par l'auteur. Les *Guides Baroncelli* pren touriste chaque matin, au départ de l'hôtel, détaillen et conduisent jusqu'au seuil du nouvel hôtel où l s'arrêter le soir. **Prix 2**

Vient de paraître le **1er Supplément au Ton du Stud-Book de Pur sang**, publié par ordre nistre de l'Agriculture.

Cette brochure contient les naissances des produit sang anglais, anglo-arabes et arabes en 1902 et la l animaux importés dont l'inscription a été admise Commission du Stud-Book. **Prix 2**

COMMENT DEVENIR FORT

par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BON

1 volume..... **3.50**

En vente à notre Salle d'Exposition 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chau

TOUS LES SPORTSMEN LISENT

Grand quotidien de tous les Sports

L'AUTO

EN VENTE PARTOUT : 5 CENTIMES

TÉLÉPHONE : 283-69

VISITEZ A PARIS

La Maison Moderne

82, rue des Petits-Champs (près la rue de la Paix)

LE PLUS GRAND CHOIX D'OBJETS DE STYLE NOUVEAU

Pour Installations à la Ville et à la Campagne

MAROQUINERIE (signée Pinchon) POUR GENS DE SPORT:

POCHETTES, PORTE-CIGARES, PORTE-FEUILLES, BUVARDS, PORTE-MONNAIE, CEINTURES, MANCHES DE FOUETS et D'OMBRELLES, COLLIERS DE CHIENS

ORFÈVRERIE, BIJOUX, HORLOGERIE, BRONZES, ÉTAINS VERRERIE, PORCELAINES DANOISES, AMEUBLEMENT, ÉCLAIRAGE

En vue d'un prochain transfert de notre Maison, actuellement 82, rue des Petits-Champs, nous accordons **25 0/0 de Rabais** *sur tous* **Achats au Comptant** *pendant les mois d'Avril et Mai 1903. Les prix sont toujours marqués en chiffres connus.*

DEMANDER LE PETIT CATALOGUE PHOTOGRAPHIQUE ENVOYÉ GRATIS

Le grand Catalogue illustré de ***500 reproductions***, est envoyé contre mandat de ***20 francs*** et remboursé au premier achat de ***100 francs*** fait dans le délai d'un mois.

PANIERS WALCKER

BAZAR du VOYAGE — 3, av. de l'Opéra Tél. 230-73

Malles Trou et Cantines pour A

Société Anonyme des **Plaques et Papiers Photographiqu**

A. LUMIÈRE & SES FILS

Capital : 3.000.000

Usines à Vapeur : R. St-Victor, Cours Gambetta, R. St-Maurice et R. des Tourne

LYON-MONPLAISIR

Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'Argent

ÉTIQUETTES JAUNES — Plaques rapides

ÉTIQUETTES BLEUES — Plaques extra-rapides préparées pour les Vues instantanées et les Portraits.

ÉTIQUETTES ROUGES — Plaques lentes pour Positives

Plaques sèches Orthochromatiques au Gélatino-Bromure d'argent

SÉRIE A. Plaques sensibles au jaune et au vert. — SÉRIE B. Plaques sensibles au jaune et au r

Plaques sèches Panchromatiques au Gélatino-Bromure d'argent Sensibles au rouge, au jaune et au

Plaques sèches Anti-Halo au Gélatino-Bromure d'argent

Plaques sèches au Gélatino-Bromure d'argent. Spéciales pour la **Radiograp**

Papiers au Citrate d'Argent *pr l'obtention d'épreuves positives par Noircissement* PAPIER BRILLANT et PAPIER M

Papiers pour Développement au Gélatino-Bromure d'argent

MARQUE A : Pour l'obtention des Positives au Châssis-Pre

MARQUE B : Pour Agrandissements. — MARQUE C : A Surface brillante. — MARQUE F : Papier mat « Porcela

CARTES POSTALES au Citrate d'argent et au Gélatino-Bromure d'argent

Développateurs *DIAMIDOPHÉNOL.* — Diamidorésorcine. Hydramine Paramidophénol. — Acide pyrogallique et Ac

SULFITES de SOUDE CRISTALLISÉ et ANHYDRE
PHOSPHATE TRIBASIQUE DE SOUDE
NOUVEAU FIXATEUR (Hyposulfite de Soude, Acide et Anhydre)

NOUVEL AFFAIBLISSEUR AUX SELS DE P
XYDE DE CÉRIUM (en une seule solution)
RENFORÇATEUR A L'IODURE MERCURIQ au SULFITE DE SOUDE (en une seule soluti

PHOTODOSES LUMIÈRE (1) Produits purs comprimés pour les divers usages photograph

CINÉMATOGRAPHE de MM. Auguste & Louis LUMIÈ

(1) Les Photodoses Lumière sont préparées par la Société des Produits Chimiques de Fontaine-sur-Saône

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 25** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, *20, rue Taitbout Paris.* Téléphone : 283-41.

surance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- nt pleine et entière garantie, doit être faite eaucoup de soins, et demande le concours écialistes rompus à la confection des con- qui constituent cette garantie.

l s'agisse d'assurances automobiles, de che- t voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y ins- clauses qui varient à l'infini suivant les

Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, s, se chargent de toutes les assurances en il, et tout particulièrement des assurances ves pour lesquelles elles se sont spéciali-

s les sportsmen qui voudront être bien assu- ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances Spé-**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne- oute satisfaction.

demande, les **Assurances Spéciales** en- donner verbalement toutes les explications

r donner rendez-vous, écrire ou téléphoner -41.

AUTOMOBILES

l garage central d'automobiles, 4, rue fault (Faubourg Montmartre). Voitures et d'occasion de toutes marques.

ieurs **Darracq 1903,** 12 ch., état de neuf, ès avantageux. (8052)

laire Dion 6 ch. type N. sort. us. à céder avant. Charle, 1 bis r. 14-juillet, Bois- be. (8067)

oiture la plus pratique pour la ville et la te COUPÉ LIMOUSINE, 12 ch., 4 places. latérales, carrosserie Kellner, voir le modèle e de suite à l'AUTOMOBILIUM Rudeaux, 66, avenue Grande-Armée. (8068)

Palace. Anciens Etablissements Mouter, enue de la Grande-Armée. Paris. Télé- 524-27. Livraisons immédiates de châssis : ICH, 16 et 24 chevaux ; MORS, 11 et 18 x ; PANHARD ET LEVASSOR, 7, 10 et t. légers et de route, VOITURES RE- F FRÈRES, CLEMENT, de DION-BOU- etc. Vastes ateliers de réparations. (8069)

Delabarre de Bay, ex-directeur de *Pa- is-chauffeur*, vient de s'installer 11, rue t, à Neuilly-sur-Seine (téléphone n° 84) et va pouvoir livrer très rapidement la l'*Européenne*, munie d'un moteur de Dion permettant de monter les côtes à toute Prix : 2 places, 3.550 francs ; 4 places, rancs. (8041)

e G. Richard Brasier, classée dans Paris- nne 5e voiturette et 1re des voitures G. Ri- force 14 H. P., deux baquets, gros pneus ental 1903. Carburateur Longuemare, 65 k. er ; essais sur avis préalable. Splendide oc- S'ad. : 4 et 6, rue de Sèze, *International obile Office*. Téléph. 305.50. (8025)

IERCEDES, 40 ch., carr. Rothschild, 2 baq. 4 pl., 90 k. à l'heure 3.300 f. d'accessoires. HARD, cent., tonn. neuf., cause de deuil. CEDES, 20/28 ch. tonn. Roi des Belges. AHAYE, voiture de famille, 8 pl., voiture os., salon magnifique, genre voit. de 1re cl. de fer, double emploi, à vendre pour bon hé.

ND NOMBRE DE VOITURES de toutes ues, voiturettes Renault et de Dion, à très bon marché. Quadricycles pour 4 fr. — *Ne pas confondre* : Les voitures ncées appartiennent à des particuliers qui tissent leurs voitures, aucun frais à avoir, ons propres et estimables.

attersall de la Madeleine se charge en e toutes les ventes et des achats de parti- affaires sérieuses.

tous renseignements, adressez-vous au *all de la Madeleine*, 18, r. Royale. (8071)

re : Panh-Lev., 24 chx., tonneau. -Lev., 16 chx., tonneau. ev., 12 chx., tonneau. ev., 8 chx., Paris-Amsterdam. ev., 7 chx légère, tonneau, neuve. t, 8 chx., limousine et double-phaéton. t, 8 chx., tonneau. frères, 8 chx., tonneau. *e, 37, rue Brunel, télép., 555-43.* (8042)

A vendre "Darracq" 9 ch., tonneau démontable état neuf, march. très bien, double emploi, facilité de paiement : 4, rue Bara, Issy-les-Moulineaux. (8066)

CHEVAUX

P. Irlandais, plein service, vendus avec toute garantie de chevaux de services, hautes actions, mêmes robes, affaire de confiance, à vendre bon marché.

Plusieurs paires de différents modèles, chevaux vites et sages.

Plusieurs attelages avec voitures de marques, à saisir de suite.

Petite trotteuse 1 m. 28, très vite, à vendre toute attelée.

Double ponette, 1 m 44, bai brune, haute action en 1 m. 45 le kil., avec voiture H. Binder, à saisir cause de décès.

Grand nombre de chevaux d'armes provenant des meilleures écuries. — Chevaux sages et montés en dame.

Grand nombre de voitures de toute sortes, occasions magnifiques.

S'adresser au *Tattersall de la Madeleine*, 18, r. Royale. (8072)

CHIENS

Chiens de toutes races : Colleys, Loulous, Cockers, Fox-terriers, Griffons. Bocquet, 35, rue Clisson. (8008)

Chiens de toutes races, de garde, de chasse, d'appartements. 500 médaillés. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. (8044)

COLLECTIONS

A vendre collection *Vie au Grand Air*, état neuf, 50 fr. — Ecrire Barmoy, 26, rue des Rosiers, Paris-4e. (2054)

DIVERS

A vendre grand tonneau famille, neuf, 6 places, pour chevaux 1m,50 à 65 drap rouge, ferrures et lanternes entièrement cuivre rouge, fabrication extrêmement soignée, 1.000 fr. rendu gare acheteur. Vendrait seul ou attelé. Photographie. Ponette 1m,25 sûre, son tonneau, harnais, 1.000 fr. tout gare acheteur. M. F. Guillemot, Plœmeur (Morbihan). (2051)

Éclairage électrique (occas. except.) Installation complète pour 50 lampes. Moteur gaz, pétrole ; dynamo ; accumulateurs ; tableau distribut. Etat neuf, cédée pour double emploi. Auboy, 4, rue de la Paille, Le Mans. (8038)

Folding 13×18 Zeiss a coûté 400 net 225. Jumelle 6×13 stéréo-panor. Goertz de 600 net 350. Graphophone Columbia 30 gr. roul. de 600 net 150. Rez. bur. 35. Paris. (8070)

YACHTS

A vendre. Belle occas. Joli canot acajou, larg. 55 cent., se montant à 2 tireurs ou tireur avec barreur. Neuf 350 fr. S'adresser M. Aubin, 28, rue Corbeau, Paris. (2052)

Petit House-Boat à vapeur, mer et rivière, long. 18 m., large 3 m., tirant d'eau 1.25. Coque en teck doublée cuivre, 2 chambres, 4 lits, cuisine, toilette, w.-c., poste, ameublement en teck vernis, vites. 12 kil., parfait état. Px : 10.000 fr. Hachin, 15, rue Adam-Ledoux, à Courbevoie (Seine). (2053)

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines

5, Boulevard Saint-Germain, 5

HOTEL PRIVÉ **Téléphone : 808-83**

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément,** *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*

NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

BATISTINE

GRANDE LIQUEUR

Médaille d'Or, Exp. Univ. Paris 1900

SIMONOT à Cambrai.

OFFICIERS MINISTERIELS

LEVALLOIS Prop. 816m env. av. belles écuries pouv. serv. ind. r. Kléber, 32. M. à p. 68.000 f. Adj. 19 mai, ch. not. Me CHARPENTIER, av. Opéra, 16.

CHATEAU Historique de Sansac (Ind.-et-Loire) 4 hect. M. à p. 150.000 f. à adj. sur une enchère. Chambre des notaires Paris, 26 mai. Me RIGAULT, notaire, 31, boulevard Sébastopol.

Gd TERRAIN à Paris, rue de Clichy, 53 et cité Monthiers. Cont. 1.052m64. M. à p. 300.000. A adj. s. 1 ench. Ch. notaires Paris, le 26 mai 1903. S'ad. à MM. LANDRY, arch. et aux not. Mes Robin et C. Tollu, 9, r. de Grenelle, dép. enc.

MAISON place Bréda, 8. Rev. br. 13.179 fr. M. à p., 150.000 fr. Adj. ch. not. Paris, 19 mai, Me SABOT, not., 3, r. Biot. Dép. ench.

PROPRIETE d'agr. à la Varenne-St-Hilaire, q. de la Varenne 51. Cce 6.000m, M. à p. 80.000 f A adjer sr 1 ench. Ch. des Not. Paris, 26 mai 1903. Me MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, Not. 14, r. Pyramides.

Adj. sur 1 ench. ch. Not. Paris ; 1° le 26 mai 1903,

PROPRIETE boul. Beauséjour, 45, Cce 1.329 m. Mise à prix 150.000 fr. 2° MAISON à adjer le 9 juin, rue St-Georges, 8. Cont. 282 m. Revenu 20.755 fr. M. à p. 250.000 fr. S'adr. à Me FLAMAND-DUVAL, notaire, 24, rue Lafayette.

A adjer sur 1 ench. en 2 lots, Ch. not. Paris, 26 mai

1° HOTEL r. Brochant, 23, Cce 344 m. 2° MAISON r. Nollet, 114. C. 372m. 1er lot loué 5.000 f. 2e lot n. l., M. à p. 105.000 et 75.000 fr. Me MOREAU, not. 76, rue St-Lazare.

3 MAISONS à Paris, 1° r. des Boulets, 106, 2° pass. Courtois, 3 (r. des Boulets, 104), 3° allée Verte 5, 7 (r. St-Sabin, 58) R. br. 7.805, 2.740 et 20.280 f. M. à p. 70.000, 25,000, 200.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 26 mai. S'adr. aux not. Mes DAUVIN à Boulogne et PHILIPPOT, à Paris, 10, r. St-Antoine, dép. enc.

VENTE sur surenchère du sixième, au Palais de Justice à Paris, le 28 mai 1903, à 2 h.

PROPRIETE

BOULEVARD DE CLICHY, 126

Rue Forest et rue Caulaincourt à usage

D'HIPPODROME

Contenance . . . . . 6.200 mètres.
Mise à prix . . . . . 933.334 francs.

S'adresser pour renseignements :

A Mes DEMOREUIL, 6, rue des Capucines ; Raynaud, Passion, Delarue, avoués ; Raynaud, syndic et THÉRET, notaire, à Paris.

Vente au Palais, 28 mai 1903.

MAISON et dépendances à Boulogne-sur-Seine, 44, rue Fessart. Mise à prix, 15.000 fr. — S'adresser à Me POINSOT, avoué, 4, rue Sainte-Anne.

Vente au Palais, 28 mai 1903.

IMMEUBLES à Paris, 2-4-6, rue Watteau. Contenance, 722 m. 15 environ. Mise à prix, 35.052 francs. S'adresser à Me POINSOT, avoué, 4, rue Sainte-Anne.

A adjuger sur 1 ench. ch. not. Paris, 26 mai 1903 :

1° PROPRIETE r. Paradis, 54. C. 1.160 m. Rev. br., 41.465 fr. M. à p. 600.000 f. 2° MAISON r. Verneuil, 31. R b. 17.055 f. M. à p. 150.000 f. S'ad not. Mes CHARPENTIER, C. TOLLU, 9, r. Grenelle. d. ench.

Adj. 18 mai 1903. Et. Me Huillier, not. à Paris, 83, bd Haussmann

1° 45 ACTIONS Lièges fus. de Hamendas. M. à pr. p. lot de 5 act. 4.500 f. 2° 50 ACTIONS Cie Bateaux à vap. Nord. M. à pr. p lot de 5 act. 2.000 fr. S'ad. Mes HUILLIER, dép. de l'ench. et MOREL D'ARLEUX, 15, rue des Saints-Pères.

JOINVILLE-LE-PONT, propté, 24, route de la Brie. C. 2.100m. M. à p. 30.000 f. adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 9 juin. Me DELAPALME, n. 8, r. Villersexel.

VENTE au Palais de justice à Paris, le 11 juin 1903, à deux heures.

MAISON A PARIS

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU, 38

Contenance. . . . . 848 mètres environ
Mise à prix. . . . . 100.000 francs

S'adresser à Me DELARUE, avoué à Paris, 51, rue de Miromesnil.

VILLE DE PARIS

A adjer sr 1 ench. Ch. des Not. de Paris, le 26 mai 1903,

TERRAIN r. Valentin Haüy. Se 320m environ M. à p. 120 fr. le mètre. S'ad. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS 14, rue des Pyramides, et DELORME, rue Auber, 11, dép. de l'enc.

VENTE au Palais, à Paris, le 30 mai 1903, à deux heures. En deux lots :

DEUX MAISONS A PARIS

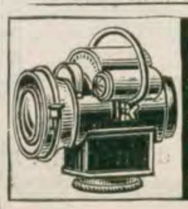
RUE DES PLANTES, 34

Revenu net environ : 7,711 francs 50 cent.
Mise à prix . . . . . 80.000 francs.

RUE DU MOULIN-VERT 24

Revenu net environ. . . . . 5.929 francs.
Mise à prix. . . . . 60.000 francs.

S'adresser à Me H. Doyé, avoué à Paris, 36, rue du Mont-Thabor ; à Me Thomas, notaire à Montrouge, et sur les lieux pour visiter.



PHARES et LANTERNES

A. DENICH

PARIS — 144 RUE St-MAUR

Echos

NOS JARDINS

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont toujours certains de trouver d'excellents tuyaux d'arrosage résistant à toutes pressions, ainsi que les accessoires de montage, chez Morel, passage du Havre, 61 (*près l'entrée de la gare Saint-Lazare*), maison très recommandée pour la bonne qualité de tous ses produits en caoutchouc.

* * *

LES PASTILLES VICHY-ÉTAT

Il n'y a pas que le beau geste, il y a le geste utile. Pendant le concert, au théâtre, au bal, dans le monde, offrir à quelqu'un une pastille de Vichy-État aux sels des Célestins, de la Grande-Grille et de l'Hôpital, c'est un geste utile et toujours bien venu. La saison des longs dîners et des grands soupers met l'estomac à une rude épreuve : il convient de le ménager ou de le rétablir en facilitant la digestion par deux ou trois pastilles de Vichy-État après chaque repas.

GRAND GARAGE CENTRAL

d'AUTOMOBILES

4, rue Buffault (*Faubourg Montmartre*)

TÉL. 307.52 **PARIS** TÉL. 307.52

Le plus Central

VENTE

Réparations en tous genres de voitures

Concessionnaire des Voitures **DARRACQ**

L. JACQUIER, propriétaire. **A. BORY,** directeur

HORS CONCOURS

MEMBRE DU JURY, PARIS 1900

ALCOOL DE MENTHE de RICQLÈS

(Le seul Alcool de Menthe véritable).

CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU

Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC les INDIGESTIONS, la DYSENTERIE, la CHOLÉRINE

EXCELLENT pour les **DENTS** et la **TOILETTE**

PRÉSERVATIF contre les **ÉPIDÉMIES**

Exiger le Nom DE RICQLÈS

Le seul exerciser qui développe la poitrine en même temps que les muscles est le

Charlemont

Envoi franco à domicile contre **16 fr. 85**

Vente en gros : Corderie Centrale, 12, bd Sébastopol

Vente au détail : **TUNMER, 146, rue de la Pompe, Paris**

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146. — PARIS

SOYONS PRUDENTS

La plus importante Manufacture d'Appareils pour l'**USAGE INTIME** des deux sexes. — Modèles *sérieux et amusants.* — *Marque très recherchée* aux Colonies et à l'Etranger.

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté

EXPÉDITIONS *sans marque extérieure*

CONSEILS & RENSEIGNEMENTS. — *Téléphone 215-12*

8286. — Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — L. BOUCHARDEAU, Directeur.

Le Gérant : JARRIGE.